

JOURNAL



OFFICIEL

de la

République Démocratique du Congo

Cabinet du Président de la République

Kinshasa – 16 janvier 2011

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

Loi n° 10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile

Exposé des motifs

L'aviation civile constitue un instrument indispensable pour l'administration, l'unité et l'intégration de la République Démocratique du Congo.

Elle est à ce jour régie par une législation qui ne répond plus aux défis nés du progrès technologique et économique du transport aérien.

En effet, les textes pris dans ce secteur sont l'ordonnance législative n° 62-330 du 27 septembre 1952 relative aux servitudes aéronautiques, le décret du 15 décembre 1953 régissant la création des zones interdites de survol, l'ordonnance n°62/321 du 8 octobre 1955 relative à la navigation aérienne, texte de nature réglementaire et l'ordonnance-loi n° 78-009 du 29 mars 1978 portant réglementation des conditions générales d'exploitation des services aériens.

Ces textes sont devenus lacunaires au regard du développement prodigieux du droit aérien international.

C'est pour remédier à ces déficiences et dans le souci de doter le pays d'une législation aéronautique adaptée, efficace et pratique que la présente loi tient compte de plusieurs facteurs, notamment :

- la nécessité de codifier les règles régissant l'aviation civile;
- le besoin de sécurité du transport aérien ;
- la nouvelle politique aéronautique définie à travers la Décision de Yamoussoukro du 14 novembre 1999 concernant la libéralisation de l'accès des marchés de transport aérien en Afrique.

La présente loi introduit de nouvelles règles, en application des instruments internationaux relatifs à l'aviation civile, notamment la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 et de ses annexes actualisées, dont les plus pertinentes se rapportent :

- au régime des privilèges et hypothèques ;
- à l'obligation faite au transporteur aérien d'obtenir une licence d'exploitation et un certificat de transporteur aérien ;

- au régime des affrètements d'aéronefs ;
- à la protection du passager, victime d'un refus d'embarquement ;
- à l'institution d'une autorité de l'aviation civile chargée de l'administration, de la réglementation technique et de la supervision de la sécurité de l'aviation civile ;
- au renforcement du système de responsabilité civile des transporteurs et des exploitants aériens ;
- à la protection de l'environnement ;
- à la sûreté de l'aviation civile ;
- à la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation et à la coordination des recherches et sauvetage ;
- au renforcement du régime répressif.

La loi est subdivisée en douze titres.

Le titre 1er définit l'objet et le champ d'application de la loi, énonce les principes généraux applicables à l'aviation civile et proclame la souveraineté de l'Etat congolais sur l'espace surplombant son territoire. Il met en place un cadre institutionnel de gestion de l'aviation civile.

Le titre II traite des aéronefs. Il définit les règles relatives à l'immatriculation, à la navigabilité et à la propriété. Il traite aussi des privilèges et hypothèques dont un aéronef peut être grevé ainsi que des règles de son exploitation.

Le titre III définit les règles générales régissant les aérodromes et celles relatives à la conception, à la construction et à l'exploitation des aérodromes.

Le titre IV consacré à la circulation aérienne détermine les conditions de navigation dans l'espace aérien congolais et traite des services de la circulation aérienne, de l'assistance météorologique à la navigation aérienne et des télécommunications aéronautiques.

Le titre V est consacré aux redevances.

Le titre VI est consacré aux licences du personnel.

Le titre VII fixe les conditions d'exploitation des services aériens de transport public tant au niveau domestique qu'au niveau international, de travail aérien et des services aériens privés.

Le titre VIII détermine les règles d'exploitation des aéroclubs, écoles d'aviation et centres de formation.

Le titre IX définit les règles régissant la responsabilité du transporteur aérien, des assurances et des garanties.

Le titre X traite des enquêtes relatives aux accidents et incidents d'aviation, de la recherche et du sauvetage ».

Le titre XI est consacré aux dispositions pénales.

Le titre XII contient les dispositions transitoires, abrogatoires et finales.

Telle est l'économie générale de la présente loi.

Loi

L'Assemblée Nationale et le Sénat ont adopté ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE I^{er} : DES DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE 1^{ER} : DE L'OBJET, DU CHAMP D'APPLICATION ET DES DEFINITIONS

Article 1er

La présente loi fixe les règles relatives à la gestion et à l'utilisation de l'espace aérien de la République Démocratique du Congo conformément aux articles 9 et 122, point 8, de la Constitution.

Article 2

Les dispositions de la présente loi s'appliquent à l'exercice de la souveraineté sur l'espace aérien, aux aérodromes, à la circulation aérienne, aux licences du personnel, à l'exploitation des services aériens, à la sûreté de l'aviation civile, aux accidents et incidents d'aviation ainsi qu'aux aéronefs civils à l'exclusion des aéronefs d'Etat.

Elles ne s'appliquent pas à tout aéronef affecté à des fins militaires sauf en ce qui concerne les règles relatives à la responsabilité de l'exploitant aérien.

Article 3

Au sens de la présente loi, on entend par :

1. **abordage** : collision entre deux aéronefs ou entre un aéronef et un engin spatial en vol ;
2. **accident** : événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord (avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

- dans l'aéronef, ou
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
- directement exposée au souffle des réacteurs,

Sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres, ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
- qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailerons, aux antennes, aux pneus, aux carénages ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ; ou

c) l'aéronef a disparu ou est complètement inaccessible ;

3. **aérodrome** : surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface ;
4. **aérodrome à usage privé** : tout aérodrome créé par une personne physique ou morale de droit privé pour un usage personnel, celui de ses employés ou invités ;
5. **aérodrome à usage restreint** : tout aérodrome destiné à des activités qui, tout en répondant à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux sont soit limitées dans leur objet, soit réservées à certaines catégories d'aéronef, soit exclusivement exercées par certaines personnes spécialement désignées à cet effet ;
6. **aérodrome certifié** : aérodrome dont l'exploitant a reçu un certificat d'aérodrome ;
7. **aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique** : aérodrome ouvert à l'usage des aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées, sous réserve des dispositions de la présente loi et ses mesures d'exécution ;

8. aéronef : tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre ;
9. aéronef civil : tout aéronef à l'exclusion des aéronefs d'Etat ;
10. aéronef d'Etat : l'aéronef affecté exclusivement à une administration publique, tels l'armée, la douane, la police ou tout autre service de l'Etat ;
11. aéroport : aérodrome équipé d'installations de transport aérien destinées à faciliter l'arrivée et le départ des aéronefs, à aider la navigation aérienne, à assurer l'embarquement, le débarquement et l'acheminement des voyageurs, des marchandises et du courrier postal transportés par air ;
12. aéroport international : tout aéroport désigné par l'Etat comme aéroport d'entrée et de sortie du territoire national destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues ;
13. affrètement : convention par laquelle le propriétaire, le frèteur met contre rémunération, son aéronef à la disposition d'un cocontractant, affréteur, qui l'utilise pour les besoins de navigation;
14. aire de mouvement : partie d'un aérodrome à utiliser pour le décollage, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic ;
15. aire de trafic : aire définie sur un aérodrome terrestre destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien ;
16. autorité aéroportuaire : autorité chargée de l'administration d'une surface servant de point d'arrivée, de départ et de manœuvres d'aéronefs. Un aéroport est dirigé par un commandant d'aéroport et un aérodrome par un chef d'aérodrome ;
17. blessures graves : toutes blessures que subit une personne au cours d'un accident et qui :
 - a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou
 - b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou
 - c) se traduit par des déchirures qui sont la cause d'une hémorragie ou lésion d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou
- d) se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou
- e) se traduit par des brûlures de deuxième ou de troisième degré ou par des brûlures affectant plus que 5% de la surface du corps ; ou
- f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux ;
18. certificat de limitation de nuisances : document par lequel l'Administration de l'aviation civile reconnaît que les conditions de certification relatives à la limitation de nuisances notifiées au postulant sont remplies pour un type d'aéronef ;
19. certificat de navigabilité : document par lequel l'Administration de l'aviation civile certifie qu'un aéronef remplit les conditions d'aptitude au vol ;
20. certificat de transporteur aérien : document autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés ;
21. certificat de type : document délivré par un Etat pour définir la conception d'un type d'aéronef et pour certifier que cette conception est conforme au règlement de navigabilité de cet Etat ;
22. circulation aérienne : ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome ;
23. commandant de bord : pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol ;
24. débarquement : action de quitter un aéronef après un atterrissage, à l'exception des membres d'équipage et des passagers qui poursuivent leur voyage jusqu'à une escale suivante du même service aérien transitaire ;
25. embarquement : action de monter à bord d'un aéronef en vue d'entreprendre un vol, à l'exception des membres d'équipage et des passagers qui ont embarqué à une escale précédente du même service aérien transitaire ;
26. enquête technique : activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement des recommandations de sécurité ;
27. équipements de bord : instruments servant à présenter à l'équipage, en particulier au pilote, toutes les informations utiles au maintien en vol de l'aéronef, à la navigation, aux communications avec les infrastructures de la gestion du trafic aérien.
28. espace aérien contrôlé : espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré selon la classification des espaces aériens ;

29. état de conception : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception d'un type d'aéronef ;
30. état de construction : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef ;
31. état de l'exploitant : Etat où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente ;
32. état d'immatriculation : Etat sur le registre duquel est inscrit un aéronef ;
33. exploitant d'aéronef : personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs ;
34. facilitation : ensemble des procédures destinées à faciliter et accélérer la circulation aérienne en évitant, notamment en trafic international, de retarder, sans nécessité, l'acheminement des aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé ;
35. héliport ou hélistation : aérodrome ou aire définie sur une construction destinée à être utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface ;
36. incident : événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation ;
37. incident grave : incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire ;
38. licence : titre aéronautique attestant l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et qui ouvrent le droit à leur titulaire de remplir les fonctions correspondantes ;
39. licence d'exploitation : document exigé de toute personne exploitant à titre professionnel un ou plusieurs aéronefs ;
40. maintenance : exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef consistant en l'une quelconque ou en une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défauts et intégration d'une modification ou d'une réparation ;
41. manuel de vol : manuel associé au certificat de navigabilité, où sont associées les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation d'aéronef ;
42. marchandises dangereuses : matières ou objets de nature à présenter un risque appréciable pour la santé, la sécurité ou les biens lorsqu'ils sont transportés par air ;
43. pièces de rechange : composants d'aéronefs, moteurs, hélices, équipements de bord, instruments, garnitures, parties de ces divers éléments et plus généralement tous autres éléments de quelle que nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef ;
44. plan d'urgence d'aéroport : document définissant les mesures et moyens susceptibles de faire face aux situations d'urgence pouvant survenir à un aéroport ou dans son voisinage ;
45. qualification : mention qui, portée sur une licence ou associée et intégrée à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence ;
46. recommandation de sécurité : proposition formulée à la suite d'une enquête par le service compétent d'un Etat en vue de prévenir des accidents ou incidents d'aéronefs ;
47. région de contrôle : espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface ;
48. services aériens : tous services de transport par aéronef de passagers, de marchandises et de courrier postal, réguliers ou non réguliers, internationaux ou domestiques, de travail aérien, d'aviation légère et tous les services aériens privés ;
49. services aéronautiques : services rendus ou offerts aux usagers ou aux prestataires de l'aviation civile comprenant le service de la navigation aérienne, le service de supervision de la sûreté et de la sécurité aériennes, la certification d'exploitant et le service de la météorologie ;
50. service d'alerte : service assuré dans le but d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage et de prêter à ces organes le concours nécessaire ;
51. services d'assistance en escale : services rendus à un transporteur aérien sur un aérodrome ouvert au trafic commercial ;
52. services de la circulation aérienne : terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service du contrôle de la circulation aérienne, régional, d'approche ou d'aérodrome ;
53. service du contrôle de la circulation aérienne : service assuré dans le but :
 - a) d'empêcher les abordages entre aéronefs, les collisions, sur l'aire des manœuvres, entre les aéronefs et les obstacles ;
 - b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne ;

54. service d'information de vol : service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;
55. système de gestion de la sécurité : approche systémique de la gestion de la sécurité dans un aéroport ou dans un aérodrome comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires ;
56. sûreté : combinaison des mesures et des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ;
57. transport aérien : transport consistant à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou du courrier ;
58. transporteur aérien public : toute personne qui s'engage, en son propre nom et contre rémunération, à transporter, d'un endroit à un autre, des passagers, des biens ou du courrier ;
59. validation : mesure prise par un Etat lorsque, au lieu de délivrer une nouvelle licence, il reconnaît à une licence délivrée par un autre Etat la valeur d'une licence délivrée par ses soins ;
60. zone de contrôle : espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface jusqu'à une limite supérieure spécifiée ;
61. zone de fret : zone qui comprend les installations destinées à la manutention du fret. Cette zone englobe les aires de trafic, les bâtiments et magasins de fret, les parcs de stationnement et les routes qui les desservent ;
62. zone de sûreté à accès réglementé : zones côté piste d'un aéroport, identifiées comme étant des zones particulièrement sensibles où, en plus du contrôle d'accès, d'autres contrôles de sûreté sont réalisés.

CHAPITRE 2 : DE LA SOUVERAINETE ET DU CADRE INSTITUTIONNEL

Article 4

La République Démocratique du Congo exerce une souveraineté permanente, complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire conformément aux conventions aériennes internationales auxquelles elle est partie, à la Constitution et aux lois.

Article 5

Le Gouvernement institue un cadre de concertation sur toutes les matières relatives à l'aviation civile.

Ce cadre de concertation regroupe tous les représentants des intervenants publics et privés ainsi que d'autres usagers d'aéroports et des services de navigation aérienne.

Un décret du Premier ministre délibéré en Conseil des ministres fixe la composition, l'organisation et le fonctionnement de ce cadre.

Article 6

L'administration, la réglementation technique et la supervision de la sécurité de l'aviation civile sont confiées à l'autorité de l'aviation civile.

L'organisation et le fonctionnement de l'autorité de l'aviation civile sont fixés par décret du Premier ministre délibéré en Conseil des ministres.

TITRE II : DES AERONEFS

CHAPITRE 1er : DE L'IMMATRICULATION

Article 7

L'importation d'un aéronef aux fins d'exploitation est soumise à une autorisation délivrée dans les conditions fixées par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Article 8

Aucun aéronef ne peut circuler dans l'espace aérien congolais s'il n'est immatriculé.

L'immatriculation est effectuée par l'autorité de l'aviation civile suivant les conditions et modalités fixées par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Un certificat d'immatriculation est délivré au propriétaire.

Article 9

Il est établi au siège de l'autorité de l'aviation civile un registre d'immatriculation des aéronefs civils dénommé Registre d'immatriculation.

Article 10

Un aéronef ne peut être immatriculé que s'il appartient soit :

- a) à une personne physique de nationalité congolaise ou à une personne physique de nationalité étrangère domiciliée en République Démocratique du Congo ;
- b) à une personne morale de droit congolais.

Article 11

Le registre d'immatriculation est public. Toute personne peut en obtenir un extrait moyennant paiement des frais y afférents.

Article 12

Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut l'être en République Démocratique du Congo que si son propriétaire prouve qu'il a été radié du registre d'immatriculation étranger.

Les opérations qui donnent lieu à l'immatriculation et à la radiation ainsi que leurs conditions et modalités sont fixées par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Article 13

L'autorité de l'aviation civile peut, dans les conditions qu'elle fixe, octroyer une immatriculation provisoire à un aéronef acquis à l'étranger aux fins de son convoyage.

Article 14

En cas de perte du certificat d'immatriculation, la délivrance d'un duplicata est subordonnée aux garanties jugées nécessaires par l'autorité de l'aviation civile.

Article 15

Le certificat d'immatriculation cesse d'être valable en cas de :

- a) cession de la propriété de l'aéronef ;
- b) radiation d'office pour l'une des causes précisées à l'article 17 de la présente loi.

Dans l'un ou l'autre cas, le propriétaire de l'aéronef le renvoie immédiatement à l'autorité de l'aviation civile.

Article 16

Un aéronef immatriculé conformément aux dispositions de la présente loi et de ses mesures d'exécution acquiert la nationalité congolaise.

Tout aéronef congolais porte les marques apparentes de nationalité et d'immatriculation suivant les modalités définies par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Article 17

La radiation de l'immatriculation est réalisée, même d'office, lorsque :

- a) l'aéronef ne remplit plus les conditions d'immatriculation ;
- b) en cas de cession, le nouveau propriétaire n'en demande pas le transfert ou le fait immatriculer à l'étranger ;
- c) l'aéronef est détruit ou perdu.

Elle est subordonnée à la mainlevée des droits qui y sont inscrits.

Elle entraîne d'office la perte de la nationalité.

Article 18

Toute modification des caractéristiques d'un aéronef, tout changement de propriétaire, toute constitution d'hypothèque, location ou autre droit réel, est notifié à l'autorité de l'aviation civile pour inscription au registre d'immatriculation et sur le certificat d'immatriculation.

Article 19

Les rapports juridiques entre les personnes à bord d'un aéronef en vol immatriculé en République Démocratique du Congo sont régis par la loi congolaise.

CHAPITRE 2 : DE LA NAVIGABILITE

Article 20

Un aéronef est en état de navigabilité lorsqu'il est muni d'un certificat de navigabilité en cours de validité délivré ou validé par l'autorité de l'aviation civile.

Article 21

Les conditions du maintien de l'état de navigabilité d'un aéronef ainsi que le modèle du certificat de navigabilité, les conditions de sa délivrance, de sa validité, de sa suspension et de son renouvellement sont déterminés par l'autorité de l'aviation civile.

Article 22

Les certificats de navigabilité délivrés ou validés par l'autorité aéronautique compétente d'un Etat membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale sont reconnus valables en République Démocratique du Congo si les conditions qui régissent leur délivrance ou leur validation répondent aux normes définies par l'Annexe 8 à la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale.

Article 23

Un aéronef étranger n'est autorisé à circuler en République Démocratique du Congo que s'il est pourvu d'un certificat de navigabilité reconnu valide et d'une autorisation de circulation au-dessus du territoire délivrée par l'autorité de l'aviation civile.

Article 24

L'autorité de l'aviation civile peut délivrer des autorisations de vols spéciaux ou des autorisations de vol de convoyage dans les conditions qu'elle détermine.

Article 25

Les entreprises qui conçoivent ou fabriquent les produits aéronautiques et/ou les aéronefs le font selon les règles de procédure de certification de type et de certification de navigabilité conformes aux normes et standards internationaux.

La conformité des produits ou des aéronefs est constatée dans un certificat de conformité délivré par l'autorité de l'aviation civile.

Article 26

L'Etat congolais exerce tous les contrôles jugés nécessaires pour garantir la sécurité des aéronefs et leur exploitation.

Il n'assume aucune responsabilité pour les dommages que pourrait subir un aéronef et/ou ses accessoires pendant le contrôle. Il appartient au propriétaire ou à l'exploitant d'assurer l'aéronef contre de tels dommages.

En outre, il n'assume aucune responsabilité pour tous dommages ou défauts pouvant provenir des matériaux employés pour la construction, l'entretien, toute modification ou réparation d'un aéronef, même si l'agent ou l'organisme de contrôle n'a soulevé aucune objection.

Article 27

L'autorité de l'aviation civile peut ordonner la rétention de tout aéronef congolais ou étranger qui ne remplit pas les conditions de sécurité prévues par la présente loi et ses mesures d'exécution ou dont le pilote aurait commis une infraction aux dispositions relatives à la sécurité aérienne, à la police, à la douane ou à la circulation aérienne prévues par la présente loi.

La décision est notifiée au commandant de l'aéroport ou au chef de l'aérodrome. Elle se traduit par l'interdiction de décoller.

Si la rétention concerne un aéronef étranger, l'autorité de l'aviation civile en avise immédiatement son Etat d'immatriculation.

Article 28

La rétention pour non respect des règles de sécurité est levée si les mesures correctives sont prises ; celle pour infraction aux règles de police, de douane ou de circulation aérienne, cesse si les besoins de l'enquête ne nécessitent plus l'immobilisation de l'aéronef.

CHAPITRE 3 : DE LA PROPRIETE, DES PRIVILEGES, DES HYPOTHEQUES ET DES VOIES DE SURETE

Section 1^{ère} : De la propriété

Article 29

L'aéronef est un bien meuble soumis aux règles de droit commun sous réserve des dispositions de la présente loi.

L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre.

Toutefois, le transfert de propriété est constaté par écrit et ne produit d'effets à l'égard des tiers que par l'inscription régulière au registre d'immatriculation.

Article 30

Les jugements coulés en force de chose jugée et les actes constitutifs, déclaratifs, modificatifs ou extinctifs d'un droit réel autre qu'un privilège sur un aéronef ne sont opposables aux tiers que par leur inscription au registre d'immatriculation.

Section 2 : Des privilèges

Article 31

Sont privilégiés, dans l'ordre suivant, à tous autres droits et créances, même hypothécaires, grevant l'aéronef :

- a) les frais dus au Trésor public et les redevances d'aéroport et des services de navigation aérienne ;
- b) les frais de justice encourus dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix ;
- c) les salaires du personnel ;
- d) les dépenses exposées pour la conservation de l'aéronef ;
- e) les rémunérations dues pour le sauvetage ou l'assistance de l'aéronef ;
- f) les dépenses engagées dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix.

Article 32

Les privilèges prévus à l'article 31 ci-dessus portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance en cas de perte ou d'avarie. Ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

Ils s'éteignent six mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins qu'auparavant le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation, après avoir fait reconnaître à l'amiable son montant ou, à défaut, avoir introduit une action en justice à son sujet.

Ils s'éteignent en outre dans les cas suivants :

- a) l'extinction de l'obligation principale ;
- b) la vente en justice de l'aéronef faite dans les formes prévues par le Code de procédure civile ;
- c) la renonciation du ou des créanciers ;
- d) l'aliénation volontaire de l'aéronef à condition que :
 1. l'acte d'aliénation soit inscrit sur le registre d'immatriculation ;
 2. l'aliénation soit publiée par insertion à deux reprises et à huit jours d'intervalle au moins dans le Journal officiel de la République Démocratique du Congo ;

- aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, au cours du mois qui suit la dernière publication.

Article 33

Les créances visées aux paragraphes (b), (e) et (f) de l'article 31 ci-dessus sont payées dans l'ordre inverse des dates des événements qui leur ont donné naissance.

Article 34

Les créances privilégiées autres que celles prévues à l'article 31 prennent rang après les hypothèques dont la date d'inscription au registre d'immatriculation est antérieure à celle de la créance garantie par ces privilèges.

Article 35

En cas de vente judiciaire d'un aéronef saisi, les privilèges le grevant ne sont opposables aux victimes ou à leurs ayants droit qu'à concurrence de 80 % de son prix de vente.

Ces dispositions ne sont pas applicables lorsque le dommage causé à la surface est convenablement et suffisamment assuré.

Section 3 : Des hypothèques

Article 36

Les aéronefs ne peuvent être hypothéqués que par convention écrite des parties.

L'hypothèque peut grever, par un seul acte, un ou plusieurs aéronefs appartenant à un même propriétaire; l'acte désigne expressément l'aéronef ou les aéronefs et détermine la somme de la créance garantie.

L'hypothèque consentie sur un aéronef ou sur une part de propriété de l'aéronef, s'étend à toutes ses composantes, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Article 37

L'hypothèque est, sous peine de nullité, constituée par acte authentique.

Elle ne peut être consentie, sous peine de nullité, que par le propriétaire.

Article 38

L'hypothèque peut s'étendre aux pièces de rechange correspondant au type de l'aéronef hypothéqué à condition que lesdites pièces soient individualisées et conservées en un ou plusieurs emplacements déterminés et qu'une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affichage, avertisse dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit grevant ces pièces et mentionne le registre où l'hypothèque est inscrite ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

Un inventaire indiquant la nature et le nombre desdites pièces est annexé à l'acte d'hypothèque.

Article 39

Les créanciers hypothécaires suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés.

Article 40

En cas de perte ou d'avarie de l'aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé au propriétaire dans le droit à l'indemnité d'assurance.

L'assureur requiert un état des inscriptions des hypothèques avant le paiement de toute indemnité.

Aucun paiement d'indemnité n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers hypothécaires.

Article 41

L'hypothèque est inscrite sur le registre d'immatriculation. Elle n'est opposable aux tiers qu'à compter de son inscription.

Les modalités d'inscription et de radiation sont fixées par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Article 42

L'inscription conserve l'hypothèque pendant cinq ans, à compter de sa date. Son effet cesse si elle n'est pas renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article 43

L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois ans d'intérêts en plus de l'année courante.

Le taux d'intérêt est indiqué dans l'acte.

Article 44

L'inscription de l'hypothèque est rayée par la production d'une mainlevée signée par le créancier ou en vertu d'une décision de justice ayant acquis l'autorité de la chose jugée. Les inscriptions ne sont réduites que par l'accord des parties intéressées.

La radiation ou la modification est inscrite au registre d'immatriculation.

Article 45

Sauf le cas de vente par voie judiciaire, aucun aéronef ne peut être rayé du registre d'immatriculation sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement de leurs titulaires.

Section 4 : Des voies de sûreté

Article 46

Tout aéronef, quelle qu'en soit la nationalité, peut faire l'objet d'une saisie conservatoire ou d'une saisie exécution conformément au Code de procédure civile.

Article 47

Sont exempts de saisie conservatoire :

- a) les aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat, poste comprise, commerce excepté ;
- b) les aéronefs mis effectivement en service sur une ligne régulière de transport public et les aéronefs de réserve indispensables ;
- c) tout autre aéronef affecté aux transports de personnes ou de biens contre rémunérations, lorsqu'il est prêt à partir pour un tel transport, excepté dans le cas où il s'agit d'une dette contractée pour le voyage qu'il va faire ou d'une créance née au cours du voyage.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à la saisie pratiquée par le propriétaire dépossédé de son aéronef par un acte illicite.

Article 48

La saisie est pratiquée entre les mains du commandant de l'aéroport ou du chef de l'aérodrome. Le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef en est immédiatement tenu informé.

L'aéronef est immobilisé jusqu'à mainlevée ou vente publique.

Article 49

Le procès-verbal de saisie exécution de l'aéronef est notifié dans les cinq jours de sa date à l'autorité de l'aviation civile.

Dans les huit jours de cette notification, l'autorité de l'aviation délivre un état des inscriptions.

Dans les huit jours de cette délivrance et à la diligence du saisissant, l'huissier notifie, sous peine de nullité de toute la procédure, la date de la vente aux créanciers inscrits.

Ces derniers sont colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription comme prévu à l'article 31 de la présente loi.

CHAPITRE 4 : DE L'EXPLOITATION

Article 50

Tout aéronef employé à la navigation aérienne est doté des instruments et des équipements de communications et de navigation de bord.

Un arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions définit la nature des équipements et instruments ainsi que les autres conditions d'exploitation technique des aéronefs.

Article 51

Tout aéronef employé à la navigation aérienne a à son bord les documents ci-après en cours de validité :

- 1) le certificat d'immatriculation ;
- 2) le certificat de navigabilité ;
- 3) le certificat de limitation de nuisances ;
- 4) le certificat de transporteur aérien ;
- 5) les licences appropriées pour chaque membre d'équipage ;
- 6) le certificat d'assurances ;
- 7) le carnet de route ;
- 8) la licence de station radio de l'aéronef ;
- 9) la liste des passagers, s'il transporte des passagers ;
- 10) le manifeste et les déclarations détaillées de fret, s'il transporte du fret.

Le commandant de bord est tenu de les présenter à toute réquisition.

Article 52

Les conditions de délivrance du certificat de limitation de nuisances sont fixées par un arrêté conjoint des ministres ayant l'environnement et l'aviation civile dans leurs attributions.

Les conditions de délivrance des documents visés aux points 1, 4, 7, 8 à 10 de l'article 51 sont définies par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Article 53

Tout aéronef en exploitation est maintenu en état de navigabilité.

L'exploitant établit et met en œuvre un programme de maintenance de sa flotte dans le respect des **normes** du constructeur. Il le soumet à l'approbation de l'autorité de l'aviation civile. Il assure l'entretien et la maintenance de sa flotte dans ses installations ou recourt aux services d'un organisme de maintenance agréé.

Les conditions d'agrément et de gestion d'un organisme de maintenance sont fixées par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Article 54

L'exploitant élabore et met en œuvre un manuel d'exploitation où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses attributions.

Un arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions détermine le contenu et la procédure d'approbation du manuel d'exploitation.

Article 55

Les armes, munitions et matériel de guerre ne peuvent être transportés à bord des aéronefs civils, sauf permission écrite du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Le transport des marchandises dangereuses ne peut être assuré qu'avec l'autorisation écrite de l'autorité de l'aviation civile dans les conditions déterminées par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Article 56

Les installations et les équipements de transport, de stockage et d'avitaillement des aéronefs sont soumis aux conditions fixées par arrêté conjoint des ministres ayant l'aviation civile et les hydrocarbures dans leurs attributions.

Article 57

L'aéronef exploité en vertu d'un contrat de location ou d'affrètement reste soumis au contrôle technique de l'Etat d'immatriculation.

Toutefois, lorsqu'il est exploité en vertu d'un contrat de location ou d'affrètement d'une durée supérieure à six mois par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente en République Démocratique du Congo, les fonctions et obligations qui incombent à l'Etat d'immatriculation à l'égard dudit aéronef peuvent être transférées en tout ou en partie à l'Etat congolais en vertu d'un accord.

Cet accord est communiqué à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 58

Les constructeurs d'équipements, les exploitants d'aéronefs et les utilisateurs des produits aéronautiques sont tenus au respect des normes acoustiques et des exigences de la législation sur la protection de l'environnement.

TITRE III: DES AERODROMES

CHAPITRE 1^{er} : DES REGLES GENERALES

Article 59

Sous réserve des dispositions applicables aux concessions d'aéroport, la construction de tout aéroport est subordonnée à la décision du Gouvernement.

Toute modification aux constructions est soumise aux conditions définies à l'alinéa 1^{er}.

Article 60

Tout projet de construction ou de modernisation d'un aéroport ou d'un aérodrome fait au préalable l'objet d'une étude d'impact environnemental réalisée conformément à la législation sur la protection de l'environnement et tenant notamment compte des normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 61

Le plan de construction ou de modernisation d'un aéroport prévoit notamment :

a) la réalisation des stations d'épuration des eaux usées ;

b) les mesures destinées à la protection de la faune et à la lutte contre la pollution des rivières se trouvant éventuellement à l'intérieur ou à l'extérieur du domaine aéroportuaire.

En outre, il prévoit une zone de délestage de carburant repérable sur les cartes de navigation ou le plan de masse.

Article 62

Tout exploitant d'aéroport élabore et met en œuvre un programme d'entretien en vue de maintenir la piste et les installations dans un état qui ne nuise pas à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.

Article 63

Le dépôt des déchets toxiques, polluants, radioactifs ou de tous autres déchets, leur épandage, enfouissement, immersion et incinération dans les airs, les eaux, le sol ou le sous-sol du domaine aéroportuaire sont interdits.

Article 64

L'autorité aéroportuaire prend les mesures nécessaires pour éliminer ou empêcher les décharges, dépotoirs ou toute autre activité susceptible d'attirer les oiseaux à proximité des aérodromes, en vue de réduire les risques d'impact d'oiseaux sur les aéronefs.

Article 65

Le Gouvernement adopte un programme national de sûreté afin de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

Il met en place un comité national de sûreté chargé de la coordination et de la mise en œuvre du programme national de sûreté.

Un décret du Premier ministre délibéré en Conseil des ministres en fixe les missions, la composition et le fonctionnement.

Article 66

Le Gouvernement élabore et met également en œuvre un programme national de facilitation.

Article 67

Les aérodromes sont divisés en deux catégories selon leur usage :

- a) aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique;
- b) aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique.

Article 68

Sauf autorisation de l'autorité de l'aviation civile :

- a) le décollage ou l'atterrissage d'un aéronef ne peut s'effectuer en dehors d'un aérodrome ;
- b) un aéronef venant de l'étranger ou s'y rendant atterrit sur un aéroport international ou en décolle.

Article 69

Les dispositions du présent chapitre sont applicables mutatis mutandis aux héliports ou hélistations sous réserve des dispositions particulières.

CHAPITRE 2 : DES AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

Article 70

Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont créés et exploités :

- 1) soit par l'Etat ;
- 2) soit par le secteur privé, dans les conditions fixées par décret du Premier ministre délibéré en Conseil des ministres.

Article 71

Les normes de conception et de construction ainsi que les conditions d'exploitation technique et d'entretien des aérodromes ouverts à la circulation aérienne sont définies par décret du Premier ministre délibéré en Conseil des ministres.

La conception et la construction de nouvelles installations aéroportuaires ainsi que toute modification d'installations existantes tiennent compte des éléments d'architectures ou d'infrastructures qui sont nécessaires à l'application optimale des mesures de sécurité et de sûreté de l'aviation civile.

Elles sont soumises aux mêmes conditions qu'à l'alinéa 1^{er}.

Article 72

Tout aéroport est doté d'un plan directeur de développement des infrastructures.

Les conditions d'occupation et d'utilisation des terrains au voisinage des aéroports sont définies par arrêté conjoint des ministres ayant les affaires foncières, l'urbanisme et l'aviation civile dans leurs attributions en tenant compte notamment des exigences du plan directeur de développement des infrastructures aéroportuaires, des prévisions de trafic d'aéroport et de la législation sur la protection de l'environnement.

Article 73

L'autorité aéroportuaire met en œuvre et maintient un programme de sûreté d'aéroport.

Elle élabore et met également en œuvre un plan d'urgence d'aéroport.

Article 74

L'introduction, le port et le transport dans un aéroport des armes, des explosifs ou tous autres engins, articles ou substances pouvant être employés pour commettre un acte d'intervention illicite sont interdits.

Le port et le transport d'armes à bord d'un aéronef par des personnes habilitées ne sont autorisés que si ces armes sont placées dans un endroit inaccessible pendant le vol et chargées sous la supervision du commandant de bord.

Un arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions fixe les modalités d'application de la présente disposition.

Article 75

Le pouvoir de police exercé sur l'emprise d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique concerne le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité.

L'accès non autorisé des véhicules et des personnes autres que les passagers dans les zones à accès réglementé des aérodromes est interdit.

Un arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions définit, sur proposition de l'autorité aéroportuaire, les zones à accès réglementé et les conditions d'accès.

Article 76

L'autorité aéroportuaire peut, pour des raisons de sûreté, procéder à la visite des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules entrant ou circulant sur l'aire de trafic, sur l'aire de mouvement et dans les zones de sûreté à accès réglementé et les zones de fret des aérodromes.

Les agents de douane peuvent procéder à la visite des bagages de soute, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules en vue de faire respecter la législation douanière sans que ce contrôle ait pour effet de retarder le vol.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret du Premier ministre délibéré en Conseil des ministres.

Article 77

Tout aéroport ouvert au trafic aérien international est doté :

- 1) des aides visuelles à la navigation ;
- 2) des aides visuelles pour signaler les obstacles à la navigation et les zones d'emploi limité ;
- 3) des systèmes électriques permettant d'assurer la sécurité du fonctionnement des installations et des services de navigation aérienne ;
- 4) des services et du matériel de sauvetage et de lutte contre l'incendie ;
- 5) d'un plan d'urgence d'aéroport ;
- 6) d'un plan d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés ;
- 7) d'un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface.

Article 78

Tout aéroport ouvert à la circulation aérienne publique est équipé des services d'assistance au sol dans les conditions fixées par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Article 79

Tout aéroport ouvert au trafic aérien international est certifié par l'autorité de l'aviation civile suivant les critères définis par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Tout exploitant d'un aéroport certifié met en place un système de gestion de la sécurité.

Article 80

Un décret du Premier ministre délibéré en Conseil des ministres désigne parmi les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique les aéroports internationaux dans lesquels sont installés des services d'immigration, de police, de douane, de santé et de quarantaine agricole.

CHAPITRE 3 : DES AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

Article 81

Les aéroports non ouverts à la circulation aérienne publique comprennent les aéroports à usage restreint et ceux à usage privé.

La construction et l'exploitation de tout aéroport non ouvert à la circulation aérienne publique sont subordonnées à l'autorisation du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions, après avis technique de l'autorité de l'aviation civile.

CHAPITRE 4 : DES SERVITUDES AERONAUTIQUES

Article 82

Afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est établi sur et autour des aéroports des servitudes suivantes :

- a) les servitudes de dégagement comprenant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ;
- b) les servitudes de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles et certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques ou de supporter l'installation de tels dispositifs destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens.

Les modalités d'établissement des servitudes de dégagement et de balisage sont définies par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

TITRE IV : DE LA CIRCULATION AERIENNE

CHAPITRE 1^{er} : DES REGLES GENERALES

Article 83

L'espace aérien au-dessus du territoire de la République Démocratique du Congo comprend :

1. l'espace aérien non contrôlé constitué des régions d'information de vol ;
2. l'espace aérien contrôlé constitué des régions de contrôle et des zones de contrôle.

Les dimensions d'espaces aériens contrôlés et non contrôlés sont définies par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Article 84

Le survol et les escales techniques des aéronefs étrangers font l'objet d'une demande introduite auprès de l'autorité de l'aviation civile.

Article 85

Sauf pour des besoins de décollage ou d'atterrissage, et sous réserve d'une autorisation de l'autorité aéronautique compétente, aucun aéronef ne vole au-dessus des zones à forte densité, des villes et autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins qu'il ne reste à une hauteur suffisante pour lui permettre, en cas d'urgence,

d'atterrir sans mettre en danger les personnes ou les biens à la surface.

Article 86

Le survol par un aéronef des propriétés privées ne s'effectue que dans des conditions telles qu'il ne porte pas atteinte au droit du propriétaire à la surface.

Article 87

Il est interdit de faire évoluer un aéronef à une distance d'un autre aéronef tel qu'il puisse en résulter le risque d'abordage.

Les mesures de prévention des abordages sont définies par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Article 88

En vol comme sur l'aire de mouvement d'un aéroport, un aéronef est utilisé conformément aux règles générales et, en vol, suivant les règles de vol à vue ou les règles de vol aux instruments.

Le commandant de bord est responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de l'aéronef.

Les modalités d'application de l'alinéa 1^{er} sont définies par l'autorité de l'aviation civile.

Article 89

Aucune acrobatie aérienne n'est exécutée par un aéronef si ce n'est dans les conditions prescrites par l'autorité de l'aviation civile et de la manière indiquée dans les renseignements, avis et/ou autorisation de l'organisme public prévu à l'article 94 de la présente loi.

Article 90

Tout aéronef étranger qui, sans autorisation de survol ou dont il y a des motifs raisonnables de croire qu'il est utilisé à des fins incompatibles avec les buts de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944, est tenu d'obéir à tout ordre d'atterrir et à toutes autres instructions des autorités militaires et civiles tendant à mettre fin à cette violation.

La procédure d'interception des aéronefs civils est définie par arrêté conjoint des ministres ayant l'aviation civile et la sécurité dans leurs attributions.

Article 91

Les aéronefs ayant leur port d'attache en République Démocratique du Congo circulent librement au-dessus du territoire congolais.

Toutefois, un aéronef de nationalité étrangère n'est admis dans l'espace aérien congolais qu'en vertu d'un accord conclu avec son Etat d'immatriculation ou sur autorisation spéciale et temporaire de l'autorité de l'aviation civile.

Article 92

Lors de l'arrivée ou du départ d'un aéronef, en quelque lieu que ce soit, l'autorité de l'aviation civile a le droit de le visiter et d'examiner les documents de bord exigés par la présente loi et ses mesures d'exécution.

Article 93

Le survol de certaines zones du territoire congolais peut être interdit, restreint ou réglementé pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique.

Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite est tenu dès qu'il en est requis d'atterrir, sur l'aéroport le plus rapproché en dehors de la zone interdite. Il est saisi dès l'atterrissage.

Une ordonnance du Président de la République fixe l'étendue et l'emplacement raisonnables des zones interdites ou restreintes de survol.

CHAPITRE 2 : DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

Article 94

Le Gouvernement crée un organisme public chargé de fournir les services de la circulation aérienne et en détermine l'organisation et le fonctionnement.

Les services à fournir sont assurés en vue de :

- 1) empêcher les abordages entre aéronefs ;
- 2) empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manœuvre et entre les aéronefs et les obstacles se trouvant sur cette aire ;
- 3) accélérer et réguler la circulation aérienne ;
- 4) fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;
- 5) alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

Article 95

Les services de la circulation aérienne et les aides à la navigation sont établis ou assurés dans les régions d'information de vol, les régions de contrôle et les zones de contrôle.

Les services de la circulation aérienne sont dotés d'installations de télécommunication aéronautique, d'aides radio à la navigation et de système de surveillance nécessaires pour les opérations de décollage, croisière, approche et atterrissage.

Article 96

Tout aéronef survolant le territoire ou exploité en République Démocratique du Congo est muni d'installations radioélectriques lui permettant de communiquer avec les autres aéronefs, les

stations aéronautiques de contrôle régional, de contrôle d'approche et des aérodromes.

Article 97

Afin d'assurer la sécurité des télécommunications aéronautiques et de la circulation aérienne, l'autorité de l'aviation civile peut interdire aux abords des aérodromes, dans un périmètre qu'il lui appartient de définir, l'emploi par des particuliers d'appareils émetteurs récepteurs susceptibles d'interférer avec les fréquences utilisées par les services de la navigation aérienne.

Article 98

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux stations des services radioélectriques suivants :

- a) service mobile aéronautique ;
- b) service mobile aéronautique par satellite ;
- c) service de radionavigation aéronautique ;
- d) service de radionavigation aéronautique par satellite ;
- e) service fixe aéronautique.

L'exploitation, la composition, l'objet des communications ainsi que le contrôle des stations visées à l'alinéa 1^{er} sont certifiés par l'autorité de l'aviation civile.

Article 99

Les renseignements météorologiques à la navigation aérienne sont fournis par l'administration météorologique.

Les modalités de coordination entre les services de la circulation aérienne et les services météorologiques sont définies par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

TITRE V: DES REDEVANCES

Article 100

L'utilisation de l'espace aérien, des aéroports, des aérodromes et d'autres installations, des services de navigation aérienne et service aéronautique entraîne le paiement des redevances au profit de l'autorité aéroportuaire ou de l'organisme qui les fournit.

L'exploitant consulte les compagnies aériennes et les autres usagers à l'occasion de la détermination des taux des redevances.

Un arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions détermine la nomenclature et les modalités de perception des redevances ainsi que la clé de répartition des redevances communes.

Article 101

Le commandant de l'aéroport ou le chef de l'aérodrome peut, après mise en demeure, procéder à la rétention d'un aéronef pour non-paiement des redevances.

La rétention est levée si les sommes dues sont soit consignées auprès d'un établissement bancaire soit payées au créancier.

TITRE VI : DES LICENCES DU PERSONNEL

CHAPITRE 1^{er} : DES REGLES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES ET QUALIFICATIONS

Article 102

Nul ne peut exercer les fonctions de personnel aéronautique s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité.

Article 103

Il existe deux catégories du personnel aéronautique :

- 1) le personnel navigant ;
- 2) le personnel non navigant.

Article 104

Les licences des membres du personnel aéronautique sont :

- a) pour le personnel navigant :
 - 1) la licence d'entraînement ;
 - 2) la licence de pilote privé d'avion ;
 - 3) la licence de pilote professionnel d'avion ;
 - 4) la licence de pilote professionnel de 1^{ère} classe ;
 - 5) la licence de pilote de ligne d'avion ;
 - 6) la licence de pilote privé d'hélicoptère ;
 - 7) la licence de pilote professionnel d'hélicoptère ;
 - 8) la licence de pilote de ligne d'hélicoptère ;
 - 9) la licence de pilote de planeur ;
 - 10) la licence de pilote de ballon libre ;
 - 11) la licence de navigateur ;
 - 12) la licence de technicien navigant.
- b) pour le personnel non navigant :
 - 1) la licence de technicien de maintenance d'aéronef ;
 - 2) la licence de contrôleur de la circulation aérienne ;
 - 3) la licence d'agent technique d'exploitation ;
 - 4) la licence d'opérateur radio de station aéronautique.

Article 105

Les licences et brevets d'aptitude délivrés ou validés par l'autorité aéronautique compétente d'un Etat membre de

l'Organisation de l'aviation civile Internationale sont reconnus valables en République Démocratique du Congo si les conditions qui régissent leur délivrance ou leur validation répondent aux normes définies par l'Annexe 1 à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

Article 106

Les conditions de délivrance, de renouvellement, de validation, de suspension ou de retrait des licences et les qualifications y afférentes sont fixées par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Article 107

Nul ne peut exercer les fonctions du personnel aéronautique s'il est sous l'influence des substances psychoactives.

Les substances psychoactives comprennent : l'alcool, les opioïdes, les cannabinoïdes, les sédatifs et hypnotiques, cocaïnes, autres psychostimulants, les hallucinogènes et solvants volatils, excepté le café et le tabac.

CHAPITRE 2 : DE LA MEDECINE AERONAUTIQUE

Article 108

Tout candidat à l'obtention, au renouvellement ou à la validation d'une des licences ou qualifications définies par le chapitre 1^{er} du titre VI de la présente loi doit remplir les conditions d'aptitude physique et mentale.

L'aptitude physique et mentale est constatée par une attestation médicale délivrée par un médecin agréé.

Article 109

La coordination et le contrôle de la pratique de la médecine aéronautique sont assurés par un conseil médical.

La création, l'organisation et le fonctionnement de ce conseil sont fixés par décret du Premier ministre délibéré en conseil des ministres.

TITRE VII : DE L'EXPLOITATION DES SERVICES AERIENS

CHAPITRE 1^{er} : DU TRANSPORT AERIEN PUBLIC

Section 1^{ère} : Des dispositions générales

Article 110

Le transport aérien public entre deux points quelconques du territoire congolais est assuré par des entreprises de droit congolais.

Est réputée entreprise de transport aérien public toute personne, physique ou morale, qui, par profession, effectue le transport par aéronef moyennant rémunération.

Article 111

Le transporteur aérien élabore, applique et maintient un programme de sûreté.

Ce programme décrit les méthodes et procédures à suivre par le transporteur aérien afin de se conformer au programme national de sûreté prévu par la présente loi.

Section 2 : Des services aériens domestiques

Article 112

Les services aériens domestiques sont réguliers ou non réguliers.

Sont réputés réguliers ceux qui se caractérisent par une série de vols accessibles au public entre deux ou plusieurs points fixés à l'avance suivant des itinéraires approuvés par l'autorité de l'aviation civile et se conformant à des horaires préétablis et publiés, ou ceux comportant une fréquence et une régularité telles que leurs vols constituent une série systématique.

Article 113

L'exercice des activités de transporteur aérien public est subordonné à la détention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien.

La licence d'exploitation est délivrée par le ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions. Elle est renouvelable tous les cinq ans.

Le certificat de transporteur aérien est délivré par l'autorité de l'aviation civile. Il est renouvelable chaque année.

Les conditions de délivrance, de renouvellement, de suspension ou de retrait de la licence d'exploitation et du certificat de transporteur aérien sont fixées par décret du Premier ministre délibéré en Conseil des ministres.

Article 114

La licence d'exploitation et le certificat de transporteur aérien sont incessibles.

Article 115

Aucune entreprise de services aériens réguliers de transport public ne peut modifier ses itinéraires repris sur le certificat de transporteur aérien sans en avoir, au préalable, obtenu l'autorisation de l'autorité de l'aviation civile.

Section 3 : Des services aériens internationaux

Article 116

Les services aériens de transport public sont internationaux lorsqu'ils traversent l'espace aérien de deux ou plusieurs Etats.

Article 117

Les droits de trafic obtenus aux termes d'accords aériens bilatéraux ou multilatéraux appartiennent à l'Etat.

Le ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions peut, moyennant paiement des royalties, les concéder à un ou

plusieurs instruments. La compagnie aérienne dans laquelle l'Etat détient une participation majoritaire ou non diluable bénéficie en priorité de la concession des droits de trafic.

Article 118

L'exploitation du transport aérien international est ouverte aux entreprises désignées.

Pour être éligible, l'entreprise à désigner doit remplir les conditions ci-après :

- 1) être régulièrement constituée selon la législation en vigueur ;
- 2) avoir son siège social, son administration centrale et son centre principal d'activité sur le territoire national ;
- 3) détenir une licence d'exploitation et un certificat de transporteur aérien délivrés conformément à la présente loi ;
- 4) avoir une flotte suffisante en pleine propriété, en leasing ou en affrètement pour une durée supérieure à six mois et dont elle assure la conduite technique;
- 5) souscrire une police d'assurances adéquate couvrant sa responsabilité à l'égard des passagers, du fret, de la poste et des tiers conformément à la présente loi ;
- 6) être en mesure de prouver sa capacité de maintenir un niveau de sécurité d'exploitation au moins équivalent aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale ;
- 7) être soumise au contrôle effectif de l'Etat congolais ou de ses ressortissants.

Article 119

Les entreprises de transport aérien de droit congolais peuvent conclure des accords ou alliances de coopération avec d'autres transporteurs.

Ces accords et alliances sont soumis à l'approbation de l'autorité de l'aviation civile qui veille notamment à ce qu'ils ne nuisent à l'instrument désigné de droit congolais exploitant la même desserte.

Section 4 : Du contrat de transport de personnes, bagages et marchandises

Article 120

Le contrat de transport aérien est celui par lequel le transporteur s'engage, en son propre nom, moyennant rémunération, à acheminer par air d'un point d'origine à un point de destination soit des personnes avec ou sans bagages, soit des marchandises reçues d'un expéditeur pour être remises à un destinataire, soit du courrier.

Il n'est pas nécessaire que le transporteur exécute par ses propres moyens les obligations qui en découlent.

Article 121

Le contrat de transport de personnes par air est constaté par la délivrance d'un titre de transport individuel ou collectif. Le titre de transport mentionne, notamment :

- a) l'indication des points de départ et de destination ;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire national et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales.

L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent à l'alinéa 1^{er} peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans cet alinéa. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui sont consignées.

Article 122

L'enregistrement des bagages se constate par la délivrance d'une fiche d'identification.

Article 123

Pour le transport des marchandises, une lettre de transport aérien est émise.

L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

Article 124

La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent :

- a) l'indication des points de départ et de destination ;
- b) la mention du poids de l'expédition.

Article 125

Il est donné au passager un avis écrit indiquant la responsabilité du transporteur en cas de mort, de blessure ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

Article 126

Le transport par air de personnes ou des marchandises peut être assuré par contrat d'affrètement.

L'affrètement peut être à temps déterminé ou au voyage.

Si le fréteur conserve la conduite technique de l'aéronef et la direction de l'équipage de conduite sur lequel il exerce son autorité, il est considéré comme exploitant de l'aéronef et l'affréteur comme le transporteur à condition que le nom de ce

dernier figure sur les divers documents constituant le contrat de transport.

Si l'affrèteur assume toutes les obligations d'un exploitant aux termes du contrat d'affrètement et a le droit de donner des ordres à l'équipage de conduite pendant toute la durée de l'affrètement, il est considéré comme exploitant et transporteur.

Article 127

L'affrètement peut être conclu pour un aéronef armé ou pour un aéronef coque nue.

Il y a affrètement d'aéronef armé lorsque le fréteur fournit l'aéronef en état de navigabilité et pourvoit à tout ce qui est nécessaire à sa navigation et à son exploitation commerciale notamment manœuvres, subsistance, sécurité.

L'affrètement coque nue est celui par lequel le fréteur met à la disposition de l'affrèteur un aéronef en état de navigabilité mais non armé et non équipé.

Article 128

Le contrat d'affrètement est, pour son opposabilité aux tiers, constaté par écrit.

Lorsque la durée de l'affrètement est supérieure à trente jours, le contrat est inscrit au registre d'immatriculation.

Article 129

Le refus d'embarquer un passager qui dispose d'un titre de voyage en cours de validité et d'une réservation confirmée pour le vol concerné et qui s'est présenté à l'enregistrement dans les conditions et délais requis donne lieu à compensation et/ou réparation.

Outre la prise en charge par le transporteur, le passager a le choix entre :

- a) le remboursement sans pénalité du titre de voyage pour la partie du voyage non effectuée ;
- b) le réacheminement dans les meilleurs délais jusqu'à la destination finale.

Toutefois, les dispositions des alinéas 1^{er} ; et 2 ne s'appliquent pas lorsque la décision de débarquer un passager résulte de son acte ou comportement de nature à compromettre la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens, le bon ordre et la discipline à bord.

CHAPITRE 2 : DU TRAVAIL AERIEN ET DES SERVICES AERIENS PRIVES

Section 1^{ère} : Du travail aérien

Article 130

Sont réputés services de travail aérien, toutes les opérations aériennes où les aéronefs sont utilisés à des tâches autres que le transport de passagers, de bagages, de marchandises ou de la poste.

L'ensemble de ces activités sont définies par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Article 131

Les dispositions des articles 113 et 114 de la présente loi relatives à la licence d'exploitation s'appliquent mutatis mutandis aux entreprises de travail aérien.

Article 132

Sont soumis à l'autorisation de l'autorité de l'aviation civile :

- a) tout travail aérien occasionnel effectué au moyen d'un aéronef qui n'appartient pas à une entreprise couverte par une licence d'exploitation ou n'est pas affrété par elle ;
- b) l'organisation de tout spectacle comportant des évolutions d'aéronefs.

Section 2 : Des services aériens privés

Article 133

Sont services aériens privés toutes les activités aériennes assurées par des entreprises ou des particuliers n'entrant ni dans le cadre du transport aérien public ni dans celui du travail aérien.

Article 134

L'exploitation des services aériens privés est soumise à l'autorisation de l'autorité de l'aviation civile.

TITRE VIII : DES AEROCLUBS, ECOLES D'AVIATION ET CENTRES DE FORMATION

Article 135

L'exploitation d'un aéroclub, d'une école d'aviation ou d'un centre de formation est soumise à l'autorisation de l'autorité de l'aviation civile.

Les conditions et modalités de délivrance, de suspension et de retrait de l'autorisation sont fixées par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

TITRE IX : DE LA RESPONSABILITE, DES ASSURANCES ET DES GARANTIES

CHAPITRE 1er : DE LA RESPONSABILITE

Section 1^{ère} : A l'égard des passagers, des bagages et des marchandises

Article 136

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessures ou de toute autre lésion corporelle subie par un passager lorsque l'accident qui l'a causé s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute opération d'embarquement ou de débarquement.

Article 137

Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte, destruction ou avarie des bagages dont le passager a conservé la garde, à condition que le fait qui l'a causé se soit produit entre le moment où il est monté à bord de l'aéronef et celui où il en est descendu.

Article 138

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par le seul fait qu'elle s'est produite à bord de l'aéronef ou au cours de la période durant laquelle il en avait la garde.

Toutefois, il n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages.

Article 139

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par le fait qu'il s'est produit pendant qu'il en avait la garde.

Article 140

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises.

Section 2 : A l'égard des tiers à la surface

Article 141

L'exploitant d'un aéronef est responsable des dommages causés aux personnes ou aux biens des tiers à la surface par les évolutions de l'aéronef, les personnes ou les objets qui en tomberaient.

Toutefois, il n'y a pas lieu à réparation si le dommage résulte du seul fait du passage de l'aéronef à travers l'espace aérien conformément à la réglementation en vigueur.

Article 142

Le montant de la réparation due par l'ensemble des personnes responsables ne peut excéder, par aéronef et par événement :

- a) 300.000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont le poids est inférieur ou égal à 2.000 kilogrammes ;
- b) 300.000 droits de tirage spéciaux plus 175 droits de tirage spéciaux par kilogramme excédant 2.000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 2.000 kilogrammes et inférieur à 6.000 kilogrammes ;
- c) 1.000.000 droits de tirage spéciaux plus 62,5 droits de tirage spéciaux par kilogramme excédant 6.000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 6.000 kilogrammes et inférieur ou égal à 30.000 kilogrammes ;

- d) 2.500.000 droits de tirage spéciaux plus 65 droits de tirage spéciaux par kilogramme excédant 30.000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 30.000 kilogrammes.

Le montant de la réparation en cas de mort d'homme ou de lésion corporelle ne peut être inférieur à 125.000 droits de tirage spéciaux par personne tuée ou blessée.

Pour les vols domestiques, les montants à payer ne dépassent pas la moitié des indemnités prévues à l'alinéa 1^{er} du présent article pendant les deux années suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Article 143

Si le montant total des indemnités fixées excède la limite de responsabilité applicable en vertu des dispositions de la présente loi, les règles suivantes sont appliquées, en tenant compte des dispositions de l'alinéa 2 de l'article 142 :

- a) si les indemnités concernent uniquement des pertes de vie humaine ou des lésions, soit uniquement des dommages causés aux biens, elles font l'objet d'une réduction proportionnelle à leur montant respectif ;
- b) si les indemnités concernent à la fois des pertes de vie humaine ou des lésions et des dommages aux biens, la moitié du montant de la somme à distribuer est affectée par priorité à la réparation des pertes de vie humaine et des lésions et, en cas d'insuffisance, répartie proportionnellement au montant respectif des dommages dont il s'agit. Le solde de la somme à distribuer est réparti, proportionnellement à leur montant, entre les indemnités concernant les dommages matériels et, s'il y a lieu, la partie non réglée des indemnités concernant les pertes de vie humaine et les lésions.

Article 144

Sans préjudice des conditions favorables reconnues à la victime par l'article 142 de la présente loi, la responsabilité de l'exploitant ne peut être limitée si le dommage a été causé de façon délibérée ou de mauvaise foi par l'exploitant ou ses préposés.

Section 3 : Du fait d'abordage

Article 145

Le régime d'abordage du code de la navigation maritime est applicable mutatis mutandis en cas d'abordage aérien.

Toutefois, la responsabilité de l'exploitant ne peut dépasser les limites suivantes :

- a) pour la perte de l'autre aéronef ou le dommage subi par celui-ci, la valeur marchande ou le coût de réparation ou de remplacement, le chiffre retenu étant le plus petit ;
- b) pour le non-usage de cet aéronef, 10 % de sa valeur ;
- c) pour la mort des personnes à bord, pour les blessures ou retard subi par elles, dommages ou perte des bagages

ou marchandises, les montants prévus par l'article 146 ci-dessous.

Section 4 : Des limites de responsabilité

Article 146

Pour les dommages aux personnes visés à l'article 136 de la présente loi et ne dépassant pas 100.000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.

Le transporteur n'est pas responsable de tels dommages quel qu'en soit le montant, s'il prouve que :

- a) le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un acte ou omission préjudiciable de sa part ou de la part de ses préposés ou de ses mandataires, ou ;
- b) ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

En cas de dommage subi par un passager et résultant d'un retard selon les termes des articles 147, 148 et 151 de la présente loi, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4.150 droits de tirage spéciaux par passager.

Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui, ses préposés ou ses mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur avait été impossible de les prendre.

Article 147

Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, perte, avarie ou retard, est limitée à la somme de 1.000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur paie jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.

Les dispositions de l'alinéa 1^{er} ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit de façon téméraire et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

Article 148

Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, perte, avarie ou retard, est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur paie jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

Article 149

Pour les vols domestiques, les montants à payer ne dépassent pas la moitié des indemnités prévues aux articles 145, 146 et 147 ci-dessus pendant les deux années suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Article 150

Le transporteur n'est pas responsable s'il établit que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants :

- a) la nature ou le vice propre de la marchandise ;
- b) l'emballage défectueux de la marchandise fait par une personne autre que le transporteur, ses préposés ou ses mandataires ;
- c) un fait de guerre ou un conflit armé ;
- d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

Le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard dans le transport de passagers, de bagages ou de marchandises, s'il prouve que lui, ses préposés ou ses mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Section 5 : De l'action en responsabilité

Article 152

Au cas où un transport par aéronef, exécuté par plusieurs transporteurs successifs, est considéré comme un transport unique par convention entre parties, chaque transporteur étant ainsi réputé partie au contrat, le recours pour dommage aux personnes ne peut être exercé que contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait qui est la cause du dommage. Sauf si le premier transporteur a assumé par contrat la responsabilité pour tout le transport, le recours pour dommage à des bagages enregistrés ou à des marchandises pourra être exercé, non seulement contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours de laquelle la destruction, la perte, l'avarie ou le retard s'est produit, mais encore par l'expéditeur contre le premier transporteur et par le destinataire contre le dernier, tous ces transporteurs étant solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

Article 153

En cas d'avarie, le destinataire adresse au transporteur une réclamation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception.

En cas de retard, la réclamation est faite au plus tard dans les vingt et un jours à compter de la date à laquelle le bagage ou la marchandise aurait dû être mis à disposition du destinataire.

Toute réclamation est faite par écrit et remise ou expédiée dans le délai prévu. A défaut, toute action contre le transporteur est irrecevable.

Article 154

Sous peine d'irrecevabilité, l'action en responsabilité est intentée dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver.

La computation du délai s'effectue conformément au droit commun.

Article 155

Les actions en responsabilité pour dommages aux personnes, bagages ou marchandises transportés peuvent être portées, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du domicile du transporteur aérien, de son siège social, de son siège d'exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

CHAPITRE 2 : DES ASSURANCES ET GARANTIES

Article 156

Tout exploitant d'aéronef et tout transporteur aérien sont tenus de souscrire, selon le cas, une police d'assurance responsabilité pour dommages causés aux tiers, aux passagers, aux bagages et marchandises.

Article 157

Pour les aéronefs immatriculés en République Démocratique du Congo, l'assurance est contractée auprès d'un assureur de droit congolais.

La garantie est considérée comme suffisante lorsqu'elle est contractée dans les limites prévues aux articles 142 à 149 de la présente loi.

Pour les aéronefs immatriculés et assurés à l'étranger, la solvabilité de l'assureur est vérifiée par l'autorité de l'aviation civile.

Article 158

Les garanties et assurances prévues par la présente loi sont affectées spécialement et par préférence au paiement des indemnités correspondantes.

Les exploitants versent sans délai des avances fondées sur les besoins sociaux économiques immédiats des victimes et de leurs ayants droit.

TITRE X : DES ENQUETES RELATIVES AUX ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION, RECHERCHE ET SAUVETAGE

CHAPITRE 1er : DES ENQUETES

Article 159

Tout accident ou incident d'aviation survenu sur le territoire ou dans l'espace aérien congolais fait, dans les quarante huit heures, l'objet d'une déclaration par le commandant de bord soit à l'autorité aéroportuaire la plus proche, soit au centre de

contrôle de la circulation aérienne avec lequel il est en liaison ou, à défaut, à l'autorité administrative locale.

L'autorité aéroportuaire, le centre de contrôle ou l'autorité administrative locale, selon le cas, informe sans délai le bureau permanent d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

Si le commandant de bord est hors d'état de faire la déclaration visée à l'alinéa 1^{er}, celle-ci est faite par tout autre membre de l'équipage, l'exploitant, le président de l'aéroclub dont dépend l'aéronef, ou le propriétaire de l'aéronef. Dans ce cas, la déclaration est faite au bureau permanent d'enquêtes. Elle précise si l'accident ou l'incident a causé des dommages aux personnes à bord ou aux tiers à la surface. Le procureur de la République en est informé.

Article 160

Lorsque l'accident ou l'incident est survenu à un aéronef congolais hors du territoire ou de l'espace aérien congolais, la déclaration prévue ci-dessus est faite aux autorités de l'Etat du lieu de l'événement.

Article 161

Tout accident ou incident d'aviation survenu sur le territoire ou dans l'espace aérien congolais fait l'objet d'une enquête technique.

Article 162

L'enquête technique est menée par le bureau permanent d'enquêtes.

L'organisation et le fonctionnement de ce bureau sont fixés par décret du Premier ministre délibéré en Conseil des ministres.

Article 163

L'enquête technique est indépendante de l'enquête judiciaire.

Article 164

En cas d'accident, le bureau permanent d'enquêtes et l'autorité judiciaire compétente prennent toutes les dispositions utiles pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et de son contenu pendant le temps qui sera nécessaire aux fins d'enquête.

Article 165

Tout défaut ayant entraîné un accident ou un incident et susceptible de compromettre la sécurité d'autres aéronefs du même type constaté par le bureau permanent d'enquêtes, une entreprise de construction aéronautique, d'entretien, de révision ou de classification fait l'objet d'une déclaration par l'entreprise concernée à l'autorité de l'aviation civile dans les trente jours de sa découverte.

Lorsque ce défaut est constaté par l'autorité de l'aviation civile, celle-ci informe le bureau permanent d'enquêtes et le constructeur de l'aéronef.

CHAPITRE 2 : DE LA RECHERCHE ET DU SAUVETAGE

Article 166

Les opérations de recherche ou de sauvetage des aéronefs en difficultés ou accidentés sont effectuées par le centre de coordination.

La création, l'organisation et le fonctionnement de ce centre sont fixés par décret du Premier ministre délibéré en conseil des ministres.

Article 167

Toute personne qui trouve une épave d'aéronef en fait immédiatement la déclaration à l'autorité administrative la plus proche qui saisit l'autorité de l'aviation civile.

Les règles relatives aux épaves maritimes s'appliquent mutatis mutandis aux épaves d'aéronefs trouvées en mer ou sur le littoral maritime.

En cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu six mois après la date de l'envoi des dernières nouvelles.

Article 168

Le Gouvernement prend les dispositions nécessaires pour que les épaves provenant d'accidents d'avion et se trouvant sur le territoire national ou, dans les régions de recherche et de sauvetage dont il a la responsabilité soient enlevées, détruites ou indiquées sur une carte, lorsque les investigations techniques sont terminées, si leur présence risque de constituer un danger ou de semer la confusion lors des opérations de recherche ou de sauvetage ultérieures.

TITRE XI : DES DISPOSITIONS PENALES

CHAPITRE 1^{er} : DES INFRACTIONS

Section 1^{ère} : Des infractions relatives aux aéronefs, aux licences du personnel et à la circulation aérienne

Article 169

Est puni d'une servitude pénale d'un à cinq ans et d'une amende d'un million à deux millions de francs congolais, quiconque :

- a) met, laisse en service ou conduit un aéronef sans avoir obtenu les documents de bord ;
- b) met, laisse en service ou conduit un aéronef sans les marques d'identification réglementaires ;
- c) laisse circuler ou conduit un aéronef ne répondant pas aux conditions sécuritaires réglementaires.

Est puni des mêmes peines, tout transporteur aérien qui se livre à cette activité sans licence d'exploitation ou sans certificat de transporteur aérien.

Article 170

Est puni d'une servitude pénale de six à douze mois et d'une amende d'un million à deux millions de francs congolais, tout membre du personnel aéronautique qui exerce ses fonctions sans licence en cours de validité.

Article 171

Est puni des peines prévues à l'article 169 ci-dessus, tout membre du personnel aéronautique, qui exerce ses fonctions sous l'influence des substances psychoactives.

La peine est portée au double s'il est établi que l'abus de substances psychoactives est la cause principale d'un accident ou incident d'aviation.

Article 172

Est puni du double de la servitude pénale prévue par le Code pénal pour le faux en écritures ou l'usage de faux, quiconque :

- a) appose ou fait apposer sur un aéronef des marques non conformes à celles portées sur le certificat d'immatriculation ou qui supprime ou fait supprimer, falsifie ou fait falsifier les marques réglementaires ;
- b) falsifie les manuels et/ou les documents de bord ou y porte de fausses indications ;
- c) délivre un faux document de bord de l'aéronef ou une fausse licence d'exploitation.

Article 173

Est puni d'une servitude pénale d'un à cinq ans et d'une amende d'un million à deux millions de francs congolais, quiconque délivre une licence d'exploitation, un certificat de transporteur aérien, une licence du personnel aéronautique ou une qualification y afférente en violation des dispositions de la présente loi et ses mesures d'exécution.

Article 174

Est puni d'une servitude pénale de deux mois à deux ans et d'une amende d'un million à deux millions de francs congolais, le commandant de bord qui refuse de se conformer aux instructions des services de la circulation aérienne, sauf lorsqu'elles risquent de compromettre la sécurité de la navigation aérienne.

Le maximum de la servitude pénale est porté à cinq ans s'il est établi que ce refus a occasionné un accident ou un incident grave d'aviation.

Article 175

Le survol délibéré d'une zone interdite ou restreinte de vol par un aéronef est puni d'une servitude pénale de cinq à dix ans et d'une amende de quinze millions à vingt millions de francs congolais.

Section 2 : Des infractions contre la sécurité et la sûreté de l'aviation civile

Article 176

Toute soustraction frauduleuse d'un bien ou d'une pièce quelconque d'un aéronef en vol, en service, immobilisé ou accidenté est assimilée au vol qualifié.

Elle est punie de dix ans de servitude pénale principale.

Article 177

Est puni des peines prévues à l'article 176 de la présente loi, quiconque modifie l'état des lieux où s'est produit un accident ou incident grave d'aviation, y effectue des prélèvements quelconques, se livre sur l'aéronef ou son épave à quelque manipulation ou prélèvement que ce soit ou procède à son déplacement ou à son enlèvement.

Article 178

Constituent des actes d'intervention illicite en rapport avec l'aviation civile :

- a) la capture illicite d'un aéronef en vol ou au sol;
- b) les actes de violence contre une personne à bord d'un aéronef de nature à compromettre la sécurité ;
- c) les actes de violence contre une personne se trouvant dans un aéroport ou dans les installations aéroportuaires ;
- d) la prise d'otages à bord d'un aéronef ou dans un aéroport ou aéroport ;
- e) la destruction ou l'endommagement grave d'un aéronef en service ou hors service se trouvant sur un aéroport ;
- f) la destruction ou l'endommagement grave d'installations aéroportuaires ;
- g) l'introduction à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou un aéroport, d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
- h) la communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol ou celle du public dans un aéroport, un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

Ces actes sont punis de la servitude pénale à perpétuité et d'une amende de cinq cent mille à un million de francs congolais.

Article 179

Est puni d'une servitude pénale de six à douze mois et d'une amende d'un million à deux millions de francs congolais, quiconque, connaissant le mauvais état d'un aéronef, s'abstient d'en informer l'autorité de l'aviation civile.

Article 180

Est puni du double des peines prévues aux articles 52 et 53 du Code pénal, Livre II, celui qui fait volontairement des blessures ou porte des coups à un membre d'équipage dans l'exercice de ses fonctions.

La peine est la servitude pénale à perpétuité si les coups portés et les blessures faites volontairement, mais sans intention de donner la mort, l'ont pourtant causée.

Article 181

Est puni d'une servitude pénale de six mois à cinq ans et d'une amende de cinq cent mille à un million de francs congolais celui qui, sans autorisation ou avec une autorisation irrégulière, transporte ou fait transporter à bord d'un aéronef une cargaison, un bagage ou tout autre objet classifié marchandise dangereuse.

Si l'objet transporté est une arme dissimulée et accessible pendant le vol, les peines prévues à l'alinéa précédent sont portées au double.

Article 182

Le commandant de bord qui effectue des acrobaties aériennes en violation des dispositions de la présente loi et ses mesures d'exécution est puni d'une servitude pénale de deux à six mois et d'une amende de cinq cent mille à un million de francs congolais.

Section 3 : Des infractions relatives aux aéroports

Article 183

Est puni d'une servitude pénale de six mois à deux ans et d'une amende de deux millions à cinq millions de francs congolais, quiconque construit et exploite un aéroport sans autorisation de l'autorité de l'aviation civile.

Article 184

Est puni d'une servitude pénale de six mois à trois ans et d'une amende d'un million à deux millions de francs congolais, quiconque exploite un service d'assistance en escale sur un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique sans avoir été agréé conformément aux dispositions de la présente loi.

Article 185

Quiconque viole les servitudes aéronautiques légales est puni d'une servitude pénale de six mois à deux ans et d'une amende d'un million à deux millions de francs congolais.

Section 4 : Du défaut de titre de voyage et du titre de voyage non valide

Article 186

Est puni d'une servitude pénale de deux à douze mois et d'une amende de vingt mille à cinquante mille francs congolais, celui qui prend place à bord d'un aéronef assurant le transport public sans justifier d'un titre de voyage ou avec un titre de voyage non valide.

Section 5 : Des dispositions communes

Article 187

Sans préjudice des peines prévues par la présente loi, le juge prononce, en outre, selon le cas, l'une des peines complémentaires suivantes :

- a) l'interdiction d'exploitation jusqu'à ce que toutes les conditions exigées par la présente loi soient remplies ;
- b) la suspension, pour une durée ne dépassant pas trois mois, de la licence délivrée à tout membre du personnel aéronautique qui aura exercé ses fonctions sous l'influence des substances psychoactives ;
- c) la destruction de faux documents délivrés ou dont on a fait usage ;
- d) la confiscation de toute arme, tout engin ou toute matière considérée dangereux aux termes de la présente loi irrégulièrement introduits dans les installations aéroportuaires ou dans un aéronef.

CHAPITRE 2 : DE LA PROCEDURE

Article 188

Sans préjudice des attributions reconnues aux officiers de police judiciaire à compétence générale, les officiers de police judiciaire des services affectés aux installations aéroportuaires et aux services de navigation aérienne constatent les infractions prévues et punies par la présente loi.

Article 189

Sans préjudice des dispositions particulières prévues par la présente loi, la procédure applicable aux infractions en matière d'aviation civile est celle prévue par le code de procédure pénale.

TITRE XII : DES DISPOSITIONS TRANSITOIRES, ABROGATOIRES ET FINALES

Article 190

En attendant la création de l'autorité de l'aviation civile prévue à l'article 6 de la présente loi, les attributions lui dévolues sont exercées par l'Autorité de l'aviation civile du Congo créée par décret n° 049-B/2003 du 30 mars 2003.

Article 191

Sont abrogés l'ordonnance législative n° 62-330 du 27 septembre 1952 relative aux servitudes aéronautiques, le décret du 15 décembre 1953 relatif à la création des zones interdites de survol et l'ordonnance-loi n° 78-009 du 29 mars 1978 portant réglementation des conditions générales d'exploitation des services aériens.

Article 192

La présente Loi entre en vigueur à la date de sa promulgation.

Fait à Kinshasa, le 31 décembre 2010

Joseph KABILA KABANGE
