

## AVANT-PROJET D'AMENDEMENT DE LA LOI N° 10/014 DU 31 DECEMBRE 2010 RELATIVE A 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 1<sup>er</sup> : DES DISPOSITIONS GENERALES**

#### **CHAPITRE 1ER: DE L'OBJET, DU CHAMP D'APPLICATION ET DES DEFINITIONS**

##### **Article 1<sup>er</sup>**

~~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.~~

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, 122, point 8, **214 al. 1<sup>er</sup> et 215** de la Constitution.

Elle détermine également le régime de répression applicable aux activités du secteur aérien en RDC.

Pour toutes les matières non expressément traitées par la présente loi, la réglementation de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et celles de la RDC s'appliquent.

##### **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.~~

En vertu de la présente Loi, l'aviation civile ne peut être utilisée à des fins incompatibles avec la Convention de Chicago signée le 07 décembre 1944.

Les dispositions de la présente loi fixent les règles applicables à l'aviation civile en RDC en ce qui concerne ..... 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 et à la facilitation, aux accidents et incidents d'aviation, à la recherche et au sauvetage des aéronefs en détresse, 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'ailes, 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 homologué : aérodrome dont le propriétaire a reçu l'autorisation d'ouverture conformément aux critères d'utilisation ;
8. 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 ;
9. 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 ;
10. aéronef autonome : aéronef volant sans présence humaine à bord et sans possibilité d'intervention d'un pilote dans la gestion de son vol.
11. aéronef civil : tout aéronef à l'exclusion des aéronefs d'Etat;

12. 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 ;
13. aéronef en vol : aéronef entre le moment auquel ses portes extérieures sont verrouillées après l'embarquement jusqu'à celui auquel elles sont ouvertes après le débarquement.
14. aéronef en service : aéronef en stationnement placé sous une surveillance suffisante pour permettre la détection de tout accès non autorisé à son bord.
15. aéronef hors service : aéronef qui stationne pendant plus de 12 heures ou qui n'est pas placé sous une surveillance suffisante pour permettre la détection de tout accès non autorisé à son bord.
16. aéronef télépilote : aéronef non habité, piloté depuis un poste de télépilotage.
17. 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 ;
18. 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 ;
19. agent avitailleur : c'est un agent qualifié, le préposé ou le délégué de la compagnie pétrolière agréée à cet effet par l'Autorité de l'Aviation Civile ;
20. agent habilité : agent, transitaire ou toute autre entité qui traite avec un exploitant et applique au fret ou à la poste des contrôles de sûreté acceptés ou exigés par l'autorité compétente ;
21. 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 ;
22. aire de manœuvre : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exception des aires de trafic ;
23. 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 ;
24. 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 ;
25. 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 ;
26. aviation générale : exploitation d'un aéronef autre qu'une exploitation commerciale de transport aérien ou un travail aérien.
27. 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 ;
28. **certificat d'aérodrome : certificat délivré par l'autorité compétente en vertu des règlements applicables d'exploitation d'un aérodrome ;**
  29. **certificat d'homologation : document délivré par l'AAC/RDC en vue d'autoriser l'exploitation d'un aérodrome**
  30. 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 ;
  31. certificat de navigabilité : document par lequel l'Administration de l'aviation civile certifie qu'un aéronef remplit les conditions d'aptitude au vol ;
  32. certificat de transporteur aérien : document autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés ;
  33. 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 ;
  34. circulation aérienne : ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome;
  35. commandant de bord : pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol ;
  36. 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 ;
  37. 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 ;
  38. 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 ;
  39. **enquêteur de première information : agent de l'aviation civile ayant reçu une formation spécifique lui permettant d'intervenir rapidement sur le terrain pour prendre les mesures conservatoires et informer sur les premières observations l'organisme chargé des enquêtes sur les accidents et incidents ;**
  40. 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 ;
  41. 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 ;
  42. état de conception : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception d'un type d'aéronef;
  43. état de construction : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef;
  44. état de l'exploitant : Etat où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente ;
  45. état d'immatriculation : Etat sur le registre duquel est inscrit un aéronef ;
  46. **événement : tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelles, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir eu une**

- incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef tels qu'ils sont définis à l'annexe 13 à la Convention de Chicago ;
47. exemption : autorisation accordée par l'autorité compétente, à titre exceptionnel et provisoire, à une personne physique ou morale d'agir en dehors des limites réglementaires, sans préjudice du maintien du niveau de sécurité aérienne prévu par la réglementation. L'exemption inclut également les exceptions, les dérogations et les prorogations ;
  48. exploitant d'aérodrome :
    - personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aérodromes ;
    - à propos d'un aérodrome certifié, personne, organisme ou entreprise titulaire du certificat d'aérodrome ;
  49. exploitant d'aéronef : personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs ;
  50. 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 ;
  50. hélicoptère 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 ;
  51. incident : événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation ;
  52. incident grave : incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire ;
  53. inspecteur de l'aviation civile : toute personne possédant une formation, des qualifications et une expérience professionnelle prescrites en vertu de la présente Loi, afin d'assurer les tâches de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile et de faire appliquer les Lois et règlements du secteur aérien en vigueur en République Démocratique du Congo ;
  54. 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 ;
  55. licence d'exploitation: document exigé de toute personne exploitant à titre professionnel un ou plusieurs aéronefs;
  56. 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 ;
  57. manuel d'aérodrome : manuel qui fait partie intégrante de la demande de certificat d'aérodrome y compris tout amendement à ce manuel que l'Autorité de l'Aviation Civile aura approuvé ;
  58. 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 ;
  59. marchandises dangereuses : matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des instructions techniques ou qui, s'il ne figure pas sur cette liste, sont classées conformément à ces instructions;

59. 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 ;
60. 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 ;
61. qualification : mention qui, portée sur une licence ou associée et intégrée à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence ;
62. 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 ;
63. région de contrôle: espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface ;
  64. 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 ;
  65. 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 ;
  66. 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 ;
  67. services d'assistance en escale : services rendus à un transporteur aérien sur un aérodrome ouvert au trafic commercial ;
  68. 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 1~ circulation aérienne, régional, d'approche ou d'aérodrome ;
  69. 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 ;
  70. 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 ;
  71. **spécimens : tout animal, toute plante ou tout organisme vivant ou mort ;**
  72. 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 ;
  73. **sûreté : protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Cet objectif est réalisé par une combinaison de mesures et de ressources humaines et matérielles ;**
  74. 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 ;
  75. 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 ;
  76. 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 ;
  77. zone de contrôle : espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface jusqu'à une limite supérieure spécifiée ;



78. 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 ;
79. 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

### 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.~~

### Article 6

L'administration, la réglementation technique et la supervision de la sécurité et de la sûreté 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.

### Article 6 a)

Sans préjudice des dispositions de la Loi n°08/009 du 07 juillet 2008 portant dispositions générales applicables aux établissements publics, les missions ci-après sont dévolues à l'Autorité de l'Aviation Civile, notamment :

- la mise en œuvre de la politique nationale de l'aviation civile ;
- l'élaboration des programmes nationaux de sûreté et de sécurité, la définition des besoins et le suivi des engagements de la RDC, pour l'ensemble des domaines de l'aviation civile ;
- la conception, l'élaboration, l'amendement, le contrôle et la mise en œuvre de la réglementation relative à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile, à l'économie du transport aérien ainsi qu'aux installations et services de navigation aérienne et systèmes normalisés ;
- la diffusion de la réglementation et sa mise à la disposition du public ;

- la conduite des inspections nécessaires sur les infrastructures, les équipements, les services de navigation aérienne, les aéronefs, les moteurs propulseurs et appareils des aéronefs afin de veiller au maintien de la sécurité et de l'exploitation aérienne.

#### **Article 6 b)**

La RDC prête son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

A cette fin, l'Autorité de l'Aviation Civile élabore, amende et publie les règlements et procédures relatifs aux domaines de supervision couverts par les annexes à la Convention de Chicago.

Les règlements d'exploitation spécifiques visés ci-dessus sont dénommés Règlements Aéronautiques de la République Démocratique du Congo, RACDs en abrégé.

Ils ont pour objet, en référence à l'article 37 de la Convention de Chicago, de transposer en République Démocratique du Congo les normes et pratiques recommandées (SARPs) ainsi que les Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) contenues dans les Annexes à ladite Convention.

L'Autorité de l'Aviation Civile propose au ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions, à la demande dudit ministre ou de sa propre initiative, la législation et la réglementation relatives à l'aviation civile, ainsi que leurs amendements dans les conditions suivantes :

- 1) l'Autorité de l'Aviation Civile élabore la législation et la réglementation relatives à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile, sans préjudice des dispositions de la Constitution en matière d'initiative des lois et règlements administratifs;
- 2) l'Autorité de l'Aviation Civile élabore, si nécessaire, les dispositions législatives et/ou réglementaires d'intégration en droit congolais des dispositions des instruments de droit aérien international auxquels la RDC est partie ou résultant d'autres engagements internationaux en matière de transport aérien.

#### **Article 6 c)**

Dans l'exercice de ses prérogatives administratives, l'Autorité de l'Aviation Civile assure notamment :

-la délivrance des titres aéronautiques, brevets, licences ou certificats et des qualifications correspondant à l'exercice de ces fonctions, les certificats d'immatriculation, de navigabilité, de transporteur aérien, d'opérateur d'assistance en escale, d'aérodrome, d'homologation des installations pétrolières d'aviation fixe et mobile, du permis de transporteur aérien étranger, des autorisations et des agréments ;

-la supervision du transport aérien et du respect des règles de concurrence dans l'exercice des activités du transport aérien, entre autres, par le contrôle des activités des organismes et acteurs opérant dans le secteur de l'aviation civile, notamment :

- les compagnies aériennes nationales et étrangères en activité en République Démocratique du Congo ;
  - les installations pétrolières d'aviation fixe et mobile ;
  - les organismes de l'aviation générale ;
  - les concessionnaires et gestionnaires des aéroports ;
  - les services d'assistance en escale ;
  - les fournisseurs de services de navigation aérienne ;
  - les organismes chargés de la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation civile ;
  - les organismes de formation aéronautique ;
  - les organismes de maintenance aéronautique ;
- la participation à la négociation des accords aériens internationaux ;
- la gestion du portefeuille des droits de trafic issus des accords aériens signés par la République Démocratique du Congo ;
- la coordination et la supervision de l'ensemble des activités aéronautiques et aéroportuaires et le suivi de l'activité des organisations internationales et régionales dans le domaine de l'aviation civile ;
- le suivi de la gestion du patrimoine foncier de l'Etat affecté à l'aviation civile ;
- le suivi de la gestion des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile ;
- la notification à l'OACI des différences existant entre ses normes et les pratiques aéronautiques de la RDC ;
- la définition de la politique concernant la sélection, le recrutement, la formation et l'emploi du personnel aéronautique et de sûreté ;
- l'organisation et/ou la dispense de la formation aéronautique ;
- l'approbation des programmes et l'agrément des organismes de formation destinés au personnel aéronautique et de sûreté ainsi que le suivi de l'application de la réglementation en la matière ;
- la diffusion ou le suivi de la diffusion de l'information aéronautique dans des publications d'information aéronautique telles les avis aux navigateurs aériens, publications et circulaires d'information aéronautique (connus sous les acronymes NOTAM, AIP, AIC) et de la cartographie aéronautique ;
- la coordination des activités aéronautiques civiles avec les administrations concernées de la RDC ;
- l'élaboration, la tenue à jour et la mise en œuvre :
- du programme national de sécurité de l'aviation civile;
  - du programme national de sûreté de l'aviation civile ;
  - du programme national de facilitation du transport aérien ;
  - du programme national de contrôle qualité en sûreté de l'aviation civile ;
  - du programme national de formation en sûreté de l'aviation civile.
- la participation à tous travaux et négociations à caractère international concernant l'aviation civile, d'assister et conseiller le Gouvernement dans la négociation des

accords internationaux et veiller au suivi de l'application des accords aériens bilatéraux et multilatéraux en liaison avec les administrations concernées de la RDC;

- la surveillance continue de toutes les activités de l'aviation civile ;
- tout autre domaine relatif à l'aviation civile ;
- l'homologation des aérodromes ;
- la certification des aérodromes.

#### **Article 6 d)**

En matière de coordination et de supervision de l'ensemble de l'activité aéronautique nationale, l'Autorité de l'Aviation Civile a pouvoir sur :

- les aéronefs civils étrangers se trouvant en RDC ;
- les aéronefs civils immatriculés en RDC où qu'ils se trouvent ;
- la navigation aérienne sur le territoire national ;
- les aérodromes et aéroports de l'Etat, y compris ceux exploités par un autre établissement public ou par une entreprise publique ou privée ;
- les services aériens de transport public, réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux, le travail aérien et les vols privés sur le territoire national et à l'international ;
- le personnel aéronautique ;
- les aspects de la sécurité, de la sûreté de l'aviation civile et de la facilitation du transport aérien, sauf pour les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile ;
- les routes aériennes, les installations et les services aéronautiques issus des conventions internationales avec les Etats tiers ;
- les services aéroportuaires ;
- les autres aéronefs tels que les drones, à l'exception des aéronefs militaires.

#### **Article 6 e)**

En vertu de la plénitude et de l'exclusivité de compétence dévolues à l'Autorité de l'Aviation Civile, tous les exploitants et entités opérant sous l'autorité de celle-ci sont tenus de lui communiquer les rapports sur leur trafic, les statistiques sur leurs états financiers indiquant notamment les montants et sources de revenus ainsi que tous autres renseignements requis.

#### **Article 6 f)**

Sans préjudice des dispositions de la Loi n°08/009 du 07 Juillet 2008 portant dispositions générales applicables aux établissements publics, le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile ou le cas échéant, le Directeur Général Adjoint, dispose outre les pouvoirs administratifs et financiers classiques, des pouvoirs techniques en vue d'assurer au maximum la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile en RDC.

A ce titre :

- il accomplit ou autorise tous actes et opérations relatifs aux missions dévolues à l'Autorité de l'Aviation Civile dans le strict respect des autres organes de l'Autorité de l'Aviation Civile ;
- il accorde les exemptions aux exigences de sécurité prévues par la présente Loi et ses mesures d'exécution dans les cas et conditions prévues par voie réglementaire ;
- il notifie à l'OACI les différences existant entre les normes et pratiques recommandées (SARPs) et celles de la RDC conformément à la procédure établie par l'Autorité de l'Aviation Civile ;
- il édicte par voie de Décision les RACDs et les fait publier au Journal Officiel.

#### **Article 6 g)**

Le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile peut déléguer à une personne ou un organisme technique dûment habilité, public ou privé, partie de ses attributions et fonctions sous réserve de sa responsabilité quant à la qualification et à la compétence de la personne ou de l'organisme.

L'Autorité de l'Aviation Civile peut autoriser un organisme de surveillance dûment agréé à édicter et à diffuser les consignes ou directives de navigation applicables.

#### **Article 6 h)**

En vue d'assurer ses missions de supervision, l'Autorité de l'Aviation Civile est dotée d'inspecteurs sécurité, d'inspecteurs sûreté, d'inspecteurs marchandises dangereuses et, le cas échéant, d'inspecteurs spécialisés dans les autres domaines de sa compétence.

#### **Article 6 i)**

Dans le cadre de ses missions l'inspecteur de l'aviation civile est habilité, notamment, à :

- constater\*98 les infractions à la présente Loi et à ses mesures d'application et en dresser procès-verbal ;
- rechercher les autres manquements à la présente Loi et à ses mesures d'application et en faire rapport au Directeur Général ;
- accéder à tout moment et en tous lieux aux aéronefs, aux aérodromes, aux installations et services aéronautiques ainsi qu'aux documents ;
- inspecter à tout moment et en tous lieux le personnel aéronautique et les équipements
- requérir, s'il y a lieu, la force publique dans l'exercice de ses fonctions.

Sans préjudice de la compétence reconnue par la loi à certains agents civils, de police et de l'armée, les inspecteurs de l'aviation civile, en matière de sûreté, ainsi que les organismes et personnes, agissant pour le compte et sous le contrôle de l'Autorité de l'Aviation Civile et habilités à cet effet, s'assurent que les personnes, organismes ou entreprises qui concourent à la mise en œuvre des mesures de sûreté, implantés sur les aérodromes ou à l'extérieur de ceux-ci, se conforment auxdites mesures de sûreté.

Les inspecteurs de l'aviation civile, en matière de sûreté, sont chargés de la certification et du suivi de la mise en œuvre du Programme National de Contrôle Qualité en Sûreté de l'Aviation Civile (PNCQSAC).

Aux fins de leurs missions, les inspecteurs de sûreté de l'aviation civile disposent de larges pouvoirs tels que ceux de forcer la mise en conformité, y compris de manière immédiate, s'ils constatent des déficiences dans la mise en œuvre des mesures de sûreté.

Sous l'autorité du Directeur Général, les inspecteurs de l'aviation civile sont compétents pour la conduite des contrôles, inspections, audits et vérifications de toute nature nécessaires à l'exécution des missions de supervision de la sécurité et de la sûreté dont l'Autorité de l'Aviation Civile a la responsabilité

#### **Article 6 j)**

Les inspecteurs de l'aviation civile sont nommés ou habilités, suspendus et, le cas échéant, démis de leurs fonctions par Décision du Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile.

Par leur habilitation, les inspecteurs de l'aviation civile sont investis des prérogatives nécessaires à l'exercice de leurs fonctions.

Ils doivent, avant d'entrer en fonction, prêter serment devant le tribunal de grande instance suivant la formule du serment ci-après: « je jure solennellement de remplir fidèlement les fonctions qui me sont confiées, de les exercer avec impartialité, rigueur, probité et objectivité et d'observer la discipline professionnelle dans le respect strict des lois et des règlements nationaux et internationaux, d'en rendre loyalement compte et de garder en toute circonstance le secret professionnel ».

#### **Article 6 k)**

Les inspecteurs de l'aviation civile reçoivent du Directeur Général délégation des prérogatives prévues par la présente Loi qui sont appropriées à leurs fonctions, à leurs qualifications et à leur expérience, à l'exclusion des mesures disciplinaires à l'encontre du personnel de l'aéronautique civile et de toute mesure de délivrance ou de retrait définitif des autorisations, certificats et agréments qui ne relèvent que du Directeur Général.

Par délégation de pouvoirs du Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile, l'inspecteur de l'aviation civile peut, par ailleurs, à titre conservatoire, interdire à tout exploitant ou individu, l'exercice des privilèges que lui confère la licence, le certificat, l'agrément ou l'autorisation qui lui ont été délivrés, en cas de violation des dispositions de la présente Loi et de ses mesures d'exécution.

#### **Article 6 l)**

Les inspecteurs de l'aviation civile sont tenus au secret professionnel.

Les secrets bancaire et professionnel ne sont pas opposables aux inspecteurs de l'aviation civile agissant dans le cadre de leurs missions sous réserve du respect des données à caractère personnel.

#### **Article 6 m)**

Les inspecteurs habilités par le Directeur Général et assermentés doivent être munis, dans l'exercice de leurs fonctions, d'une carte d'inspecteurs valant ordre de mission permanent.

#### **Article 6 n)**

Dans l'exercice de ses fonctions, l'inspecteur de l'aviation civile bénéficie du concours et de la protection des services de l'Etat contre toutes menaces et tous outrages de quelque nature que ce soit.

En outre, il ne peut être poursuivi ou jugé pour des analyses, évaluations, commentaires, appréciations, avis ou recommandations effectués dans un rapport d'inspection.

#### **Article 6 o)**

Un arrêté du Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions fixe les modalités d'application des dispositions de la présente Loi relatives aux inspecteurs de l'aviation civile, notamment les missions, les critères de sélection et de formation ainsi que les conditions d'exercice de leurs fonctions.

## **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.~~

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



Toute personne physique ou morale peut obtenir l'autorisation d'importation d'aéronef auprès de l'Autorité de l'Aviation Civile dans les conditions fixées par arrêté du Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Un aéronef importé n'est admis à survoler le territoire de la RDC que s'il est immatriculé et a à son bord un certificat de navigabilité ou une autorisation de vol spécial délivrée par l'Autorité de l'Aviation Civile conformément à la présente Loi.

Toutefois, si l'aéronef a été radié du registre d'immatriculation étranger au moment de la vente, il peut être couvert par un certificat d'immatriculation provisoire délivré par l'Autorité de l'Aviation Civile.

Les conditions et modalités d'octroi du certificat d'immatriculation provisoire sont fixées par l'Autorité de l'Aviation Civile.

### **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 fixées par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions. Un certificat d'immatriculation est délivré au propriétaire.~~

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

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

Un Règlement aéronautique, pris en référence à l'annexe 7 à la Convention de Chicago, fixe notamment les marques de nationalité et d'immatriculation d'aéronefs ainsi que leurs classifications.

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.~~

Il est établi au siège de l'Autorité de l'Aviation Civile un registre d'immatriculation des aéronefs civils dénommé Registre d'immatriculation.

L'immatriculation est effectuée au siège l'Autorité de l'Aviation Civile sur le registre d'immatriculation des aéronefs, tenu à jour sous l'autorité du Directeur Général.

## **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.~~

Un aéronef d'origine étrangère ne peut être immatriculé en République Démocratique du Congo que si son propriétaire prouve qu'il a été radié du registre d'immatriculation étranger ou qu'il n'y a jamais été inscrit.

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 voyage.

## **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.~~

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 sont équivalentes ou supérieures 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 ABROGE**

~~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 1ère: 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 ;
  3. 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 (n) 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.~~

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

Un Règlement Aéronautique fixe la nature des équipements et instruments ainsi que les autres conditions d'exploitation technique des aéronefs.

### Article 51

~~Les documents ci-après, en cours de validité, de tout aéronef, employé à la navigation aérienne a à son bord:~~

- ~~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.

En fonction du type d'aéronef et de la nature du vol, les documents ci-après, en cours de validité, doivent obligatoirement se trouver à bord de tout aéronef, employé à la navigation aérienne :



- 1) le certificat d'immatriculation ;
- 2) le certificat de navigabilité ;
- 3) le certificat de limitation de nuisances ;
- 4) le certificat de transporteur aérien ou sa copie authentifiée par l'Autorité de l'Aviation Civile ainsi que les spécifications d'exploitation ;
- 5) les licences appropriées pour chaque membre d'équipage ;
- 6) le certificat d'assurances;
- 7) le carnet de route ;
- 8) s'il est muni d'appareils radioélectriques, la licence de station radio de l'aéronef;
- 9) la liste des passagers, s'il transporte des passagers, les lieux d'embarquement et de destination ;
- 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.~~

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.

Un Règlement Aéronautique fixe les conditions de délivrance des documents visés aux points 1, 4, 7, 8 à 10 de l'article 51.

## **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.~~

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.

Un Règlement Aéronautique fixe les conditions d'agrément et de gestion d'un organisme de maintenance.

#### **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.

Le ravitaillement des aéronefs et des installations pétrolières d'aviation fixes ou mobiles de distribution ne s'effectue que sous le contrôle et la responsabilité directs d'un agent avitailleur agréé à cet effet par l'Autorité de l'Aviation Civile.

#### **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.~~

Conformément à l'article 83 bis de la Convention de Chicago, lorsqu'un aéronef immatriculé en RDC est exploité, en vertu d'un contrat de location, d'affrètement ou de tout autre arrangement similaire, d'une durée supérieure à six mois, par une personne physique ou morale ayant son siège ou son principal établissement, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre Etat contractant, la RDC peut, par accord avec

cet Etat, lui transférer tout ou partie des fonctions et obligations que les articles 12, 30, 31 et 32 a) de la convention lui confèrent, en sa qualité d'État d'immatriculation, à l'égard de cet aéronef.

Dans des conditions identiques à celles prévues au premier alinéa du présent article, lorsque la RDC est l'État d'exploitation d'un aéronef immatriculé dans un autre État contractant, elle peut accepter, par accord avec cet État, que lui soit transféré tout ou partie des fonctions et obligations que la convention confère à cet État, à l'égard de cet aéronef.

L'État d'immatriculation est dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.

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.

## **CHAPITRE V : DES AERONEFS TELEPILOTES, AUTONOMES ET DES BALLONS AERIENS**

### Article 58 a)

Aucun aéronef, télépiloté ou autonome, aucun ballon aérien ne peut survoler le territoire de la République Démocratique du Congo, ni y être exploité sauf autorisation préalable délivrée par l'Autorité de l'Aviation Civile.

### Article 58 b)

Les conditions de survol, de circulation et d'exploitation des aéronefs télépilotés ou autonomes, et des ballons aériens en RDC sont fixées par l'Autorité de l'Aviation Civile.

## **TITRE III : DES AERODROMES**

### **CHAPITRE 1<sup>er</sup> : DES REGLES GENERALES**

#### **Article 59**

~~Sous réserve des dispositions applicables aux concessions d'aéroport, la construction de tout aérodrome est subordonnée à la décision du Gouvernement. Toute modification aux constructions est soumise aux conditions définies à l'alinéa 1<sup>er</sup>.~~

Sous réserve des dispositions applicables aux concessions d'aéroport, les conditions de conception, de construction, et de modification aux constructions de tout aérodrome, ouverts à la circulation aérienne ou non sont fixées par un Décret du Premier Ministre délibéré en conseil des ministres.

Les normes techniques ayant une incidence sur la sécurité applicables à la conception, l'aménagement et l'exploitation des aérodromes civils, ainsi que les conditions dans

lesquelles des dérogations à ces normes peuvent être accordées, sont définies par un Règlement aéronautique.

#### **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 60**

Tout projet de conception, de construction ou de modification 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 61**

Le plan de conception, de construction ou de modification 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.

Il prévoit, en outre, 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 62 a)**

Tout agent conducteur d'un véhicule ou d'un engin dans la zone « coté piste » doit détenir une attestation spéciale délivrée par l'Autorité de l'Aviation Civile.

### **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 (abrogé)**

~~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 (abrogé)**

~~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.~~

Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont, après avis technique de l'Autorité de l'Aviation Civile, conçus, construits, modifiés et exploités :

- 1) soit par l'Etat ;
- 2) soit par le secteur privé.

La conception, la construction et la modification d'un aérodrome destiné à être ouvert à la circulation aérienne publique, lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat, est subordonnée à la conclusion d'un protocole d'accord entre l'Autorité de l'Aviation Civile et la personne morale ou physique de droit public ou de droit privé qui conçoit, construit ou modifie l'aérodrome, conformément aux conditions fixées par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Ce protocole d'accord porte sur l'aménagement, la gestion, l'entretien et la modification de l'aérodrome.

### **Article 70 a)**

Tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est homologué par l'Autorité de l'Aviation Civile suivant les critères définis par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions. L'autorisation de mise en exploitation est subordonnée à la détention préalable du certificat d'homologation.

L'ouverture et la fermeture définitive d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique sont prononcées par décret du premier ministre délibéré en conseil des ministres, après avis technique de l'Autorité de l'Aviation Civile.

L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, peut être temporairement interdite par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions, après avis technique de l'Autorité de l'Aviation Civile, si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant ou si des raisons d'ordre public le justifient.

### **Article 71 (ABROGE)**

~~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 1er.~~

## Article 72

Tout aéroport est doté d'un plan directeur de développement des infrastructures, approuvé par l'Autorité de l'Aviation Civile.

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 ABROGE

~~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 ABROGE

~~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 ABROGE

~~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 (ABROGE)

~~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 aérodrome 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'aérodrome ;~~
- ~~6) d'un plan d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés ;~~
- ~~7) d'un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface ;~~

Tout aérodrome 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'aérodrome ;
- 6) d'un plan d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés ;
- 7) d'un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface ;
- 8) d'un programme du risque animalier ;
- 9) d'un service d'opération d'avitaillement ;
- 10) d'un service de gestion d'aire de trafic ;
- 11) des services météorologiques.

La RDC s'engage, dans la mesure du possible et en conformité avec les dispositions des textes en vigueur, à :

- adopter et mettre en œuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation ;
- collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques.

## **Article 78**

Tout aérodrome 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 aérodrome 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 aérodrome certifié met en place un système de gestion de la sécurité.



## **Article 79 a)**

Tous les aérodromes sont soumis au contrôle administratif et technique de l'Autorité de l'Aviation Civile.

L'Autorité de l'Aviation Civile a le pouvoir de suspendre, de retirer ou d'annuler le certificat d'aérodrome conformément à la réglementation.

L'Autorité de l'Aviation Civile peut accorder certaines exemptions pour l'exploitation des aérodromes.

Elle peut également imposer des restrictions dans l'exploitation des aérodromes de la RDC.

## **Article 80**

Un décret du Premier ministre délibéré en Conseil des ministres désigne parmi les aérodromes 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 aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique comprennent les aérodromes à usage restreint et ceux à usage privé.

~~La construction et l'exploitation de tout aérodrome 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.~~

La conception, la construction, la modification et l'exploitation de tout aérodrome 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.

Tout aérodrome non ouvert à la circulation aérienne publique est homologué par l'Autorité de l'Aviation Civile suivant les critères définis par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions. L'autorisation de mise en exploitation est subordonnée à l'obtention préalable du certificat d'homologation.

L'ouverture et la fermeture définitive d'un aérodrome non ouvert à la circulation aérienne publique sont prononcées par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

L'utilisation d'un aérodrome non ouvert à la circulation aérienne publique, peut être temporairement interdite par Décision du Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation

Civile, si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant le justifient.

## **CHAPITRE 4 : DES SERVITUDES AERONAUTIQUES**

### **Article 82**

Afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est établi sur et autour des aérodromes 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 1er: 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 1er 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.~~

Conformément à l'article 3 bis de la Convention de Chicago, il est fait obligation à tout aéronef civil inscrit sur le registre congolais d'immatriculation ou utilisé par les exploitants congolais de se conformer aux ordres d'interception émis par les autres Etats.

Tout aéronef 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 ;
- d'obéir à tout ordre ou instruction desdites autorités d'atterrir sur un aéroport désigné à cet effet.

La RDC assure la protection des passagers à bord des aéronefs, la sécurité dudit aéronef lors de l'interception.

Pour assurer le respect de sa souveraineté sur son espace aérien, la RDC, en cas d'infraction, s'abstient de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol.

### **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'aérodrome 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 1er 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 des droits 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<sup>er</sup> : 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<sup>ère</sup> 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 ;
  - 13) la licence des membres d'équipage de cabine.

- 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 ;
- 5) la licence de télépilote ;
- 6) la licence d'opérateur radiotéléphoniste navigant ;
- 7) carte d'ULM (ultra-léger motorisée).

#### 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.~~

Les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par un autre Etat contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé sont reconnus valables en RDC si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies conformément à la présente Loi.

Tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient, doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions.

Aucun aéronef ou membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annotée ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'Etat ou des Etats sur le territoire desquels ils pénètrent.

L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'un élément certifié d'aéronef dans un Etat autre que celui où il a été certifié à l'origine, est laissée à la disposition de l'Etat dans lequel cet aéronef ou élément est importé.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas au personnel dont les licences ont été délivrées à l'origine avant l'expiration de l'année qui suit la date de l'adoption initiale d'une exigence nationale d'aptitude pour ce personnel.

Toutefois, elles s'appliquent à tout le personnel dont les licences demeurent valides 5 ans après la date d'adoption de cette exigence.

#### **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.~~

Les conditions de délivrance, de prorogation, de renouvellement, de validation, de suspension ou de retrait des licences et les qualifications y afférentes sont fixées par un Règlement aéronautique.

#### **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 1er 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 1er: DU TRANSPORT AERIEN PUBLIC**

#### ***Section 1ère : 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 110 a)**

Le transport des passagers à bord des aéronefs cargo est interdit, sauf dérogation expresse accordée par l'Autorité de l'Aviation Civile, sous peine de sanctions.

La tentative et la complicité de l'acte visé à l'alinéa premier du présent article sont passibles de mêmes sanctions administratives.

#### **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.

Sont réputés non réguliers les services aériens de transport public qui ne réunissent pas toutes les caractéristiques énumérées à l'alinéa précédent.



## Article 112 a)

En cas de calamité ou d'impérieuse nécessité, le Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions peut procéder, d'office, à la réquisition d'aéronefs immatriculés et opérant en République Démocratique du Congo affectés à l'exploitation de n'importe quel service aérien.

La réquisition des aéronefs peut impliquer tant la réquisition en personnel navigant qu'en personnel qualifié pour l'accomplissement de certaines tâches au sol.

## 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.~~

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

Le certificat de transporteur aérien est délivré par l'Autorité de l'Aviation Civile. Il est préalable à la licence d'exploitation et, est renouvelable tous les deux ans.

Les conditions techniques de délivrance, de renouvellement, de suspension ou de retrait du certificat de transporteur aérien sont fixées par un Règlement aéronautique conformément à l'Annexe 6 à la Convention de Chicago.

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

Les conditions juridiques et financières de délivrance, de renouvellement, de suspension ou de retrait du certificat de transporteur aérien et de la licence d'exploitation 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.

Sans préjudice des dispositions de la Loi n°18/020 du 09 juillet 2018 relative à la liberté des prix et à la concurrence, les actions des entreprises de transport aérien qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence en matière d'aviation civile sont prohibées.

### **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 **au profit de l'Autorité de l'Aviation Civile**, 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 **un certificat de transporteur aérien et une licence d'exploitation** délivrés conformément à la présente loi ;
- 4) avoir **au moins un aéronef** ~~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'assurance 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 ;**
- 8) **avoir fait preuve de la desserte domestique pendant au moins deux ans.**

#### **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.

**Il est régi par la présente Loi, la Convention de Montréal du 29 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et par tous autres conventions et protocoles ratifiés par la RDC.**

##### **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 1er 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'affréteur 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'affréteur 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<sup>er</sup> ; 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<sup>er</sup> : 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.

Les aéronefs de services aériens privés ne peuvent en aucun cas assurer les services de transport aérien public ou de travail aérien.

### **Article 134**

~~L'exploitation des services aériens privés est soumise à l'autorisation de l'Autorité de l'Aviation Civile.~~

L'exploitation des services aériens privés et celle des agences de fret aérien sont soumises 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.~~

Les organismes de formation aéronautique, les organismes de formation au télépilotage, les centres de compétence linguistiques et les aéroclubs sont agréés ou homologués par l'Autorité de l'Aviation Civile.

Les conditions et modalités de délivrance, de suspension et de retrait de l'agrément ou de l'homologation sont fixées par un Règlement aéronautique.

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

### **CHAPITRE 1er: DE LA RESPONSABILITE**

#### **Section 1ère: 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 1er du présent article pendant les deux années suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.~~

**Un arrêté du Ministre ayant l'Aviation Civile dans ses attributions peut réviser à la hausse les limites de responsabilités fixées dans la présente section pour tenir compte de l'inflation, en conformité avec les dispositions de l'article 24 de la convention de Montréal du 28 mai 1999.**

### **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 1er 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.

Pour les aéronefs immatriculés en République Démocratique du Congo ainsi que 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.

En cas de décès, les exploitants versent, sans délai, des avances qui ne peuvent être inférieures à l'équivalent de 16 000 droits de tirage spéciaux par passager et qui sont fondées sur les besoins sociaux économiques immédiats des 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 t, 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.~~

## **TITRE X : DES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION, RECHERCHE ET SAUVETAGE**

### **CHAPITRE I : DES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE ET LEUR NOTIFICATION**

#### **Article 159**

**Tout accident ou incident d'aviation survenu sur le territoire ou dans l'espace aérien congolais fait, sans délai, l'objet d'une déclaration ou d'une information :**

- au bureau permanent d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ;**
- à l'Autorité de l'Aviation Civile ;**
- à l'autorité aéroportuaire la plus proche ;**
- au centre de Contrôle de la circulation aérienne avec lequel il est en liaison ;**
- ou, à défaut, à l'autorité administrative locale.**
- La déclaration sur un accident ou un incident d'aviation est faite par le commandant de bord de l'aéronef concerné.**

Si le commandant de bord est hors d'état de faire la déclaration visée à l'alinéa précédent, celle-ci est faite par :

- tout autre membre de l'équipage ;
- l'exploitant ou le propriétaire de l'aéronef ;

La déclaration 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 du ressort en est informé.

Outre les personnes citées ci-dessus, toute personne physique ou morale qui, de par ses fonctions ou son activité, est appelée à connaître d'un accident ou d'un incident d'aviation, est tenue d'en informer, sans délai, le bureau permanent d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ainsi que l'Autorité de l'Aviation Civile.

Une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile ou d'un événement, dans les conditions prévues aux alinéas ci-dessus du présent article, ne peut faire l'objet d'aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident ou incident ou dans cet événement, sauf en cas de manquement délibéré ou répété de sa part aux règles de sécurité.

#### **Article 159 a)**

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 159 b)**

Ne sont pas communicables au public :

- les comptes-rendus d'événements, d'accidents ou d'incidents d'aviation civile et les documents s'y rapportant ;
- les rapports contenant les informations de sécurité portant sur les aéronefs étrangers et tous documents s'y rapportant ;
- les documents recueillis pour l'établissement du rapport d'enquête technique.

## **CHAPITRE II : DE L'ENQUÊTE TECHNIQUE**

### **SECTION I : DES DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 160**

Tout accident ou incident d'aviation survenu sur le territoire ou dans l'espace aérien congolais fait l'objet d'une enquête technique conformément aux dispositions de l'annexe 13 à la convention de Chicago.

#### **Article 160 a)**

L'enquête technique est menée par le bureau permanent d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

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

#### **Article 160 b)**

L'enquête technique est indépendante de l'enquête judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités.

L'enquête technique menée à la suite d'un accident ou d'un incident d'aviation civile a pour objet de collecter et d'analyser les informations utiles, d'en déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité dans le but de prévenir de futurs accidents ou incidents.

L'enquête technique ne vise nullement la détermination des fautes ou des responsabilités et, ne doit être entravée par quelque action judiciaire ou administrative.

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 160 c)**

L'enquête technique relève de la compétence des autorités congolaises pour les accidents et incidents d'aviation civile qui se sont produits sur le territoire ou dans l'espace aérien congolais.

Toutefois, les autorités congolaises peuvent participer en dehors du territoire ou de l'espace aérien congolais, en qualité d'observateurs à une enquête technique lorsque :

- 1) un accident ou un incident survenu sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre Etat implique un aéronef immatriculé en RDC ou exploité par une entreprise ayant son siège ou son principal établissement en RDC ;

- 2) un accident ou un incident survenu en dehors du territoire ou de l'espace aérien national implique un aéronef immatriculé en RDC ou un aéronef exploité par une entreprise ayant son siège ou son principal établissement en RDC ;
- 3) l'aéronef impliqué avait à son bord au moins un ressortissant congolais, victime.

### **Article 160 d)**

Les autorités congolaises peuvent :

- 1) déléguer à un autre Etat membre de l'OACI la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique qui relève de leur compétence ;
- 2) accepter la délégation par un autre Etat membre de l'OACI de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique qui relève de la compétence de cet Etat ;
- 3) demander l'assistance d'organismes ou d'entités d'autres Etats membres de l'OACI pour qu'ils fournissent :
  - les installations, équipements et appareils qui leur permettent :
    - de procéder à l'expertise des débris d'épaves et des équipements de bord et d'autres objets présentant un intérêt aux fins de l'enquête ;
    - d'exploiter les indications des enregistreurs de bord ;
    - de mettre en mémoire et d'exploiter les données informatiques concernant les accidents d'aéronefs ;
  - les experts spécialisés dans ce type d'enquêtes, afin de leur confier des travaux déterminés, et cela uniquement dans le cas d'une enquête ouverte à la suite d'un accident majeur;
  - établir des accords ou protocoles en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation avec d'autres Etats membres de l'OACI ou organismes.

## **CHAPITRE II : DE L'ORGANISME D'ENQUETE TECHNIQUE**

### **Article 161**

Dans le cadre de l'enquête, les membres de l'organisme d'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité, ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

L'organisme d'enquête est seul compétent pour déterminer l'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour effectuer celle-ci.

### **Article 161 a)**

En cas d'accident ou incident impliquant un aéronef étranger, les Etats concernés peuvent désigner un représentant qui participe à l'enquête technique.

L'organisme d'enquête peut faire appel à des personnes physiques ou morales, experts en enquête d'accident de nationalité étrangère pour l'assister dans l'enquête technique.

Les modalités de commissionnement des enquêteurs techniques et d'habilitation des agents pouvant effectuer certains actes d'enquête ainsi que les conditions dans lesquelles des représentants d'autres Etats peuvent participer à l'enquête technique ou des experts de nationalité étrangère assister l'organisme d'enquête dans l'enquête technique sont fixées par décret en conseil des ministres.

### **CHAPITRE III : DE LA PRÉSERVATION DES ÉLÉMENTS DE L'ENQUÊTE**

#### **Article 162**

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.

Le personnel navigant ainsi que les organismes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident sont tenus de prendre toutes les mesures de nature à préserver les éléments et les informations pouvant être utiles à l'enquête, notamment les enregistrements de toute nature.

Sur les lieux d'un accident, nul n'est autorisé, de quelque façon que ce soit, à modifier ou à déplacer les éléments de l'enquête ou à procéder à des prélèvements de ou sur ces éléments, qu'il s'agisse des lieux proprement dits, de l'aéronef ou de son épave, sauf si des exigences de sécurité ou la nécessité de porter assistance aux victimes le commandent.

Si nécessaire, lors de leur intervention sur le lieu de l'accident ou de l'incident, les enquêteurs techniques ou, à défaut, les enquêteurs de première information prennent les mesures propres à assurer la préservation des indices.

### **CHAPITRE IV : DES POUVOIRS DES ENQUÊTEURS TECHNIQUES**

#### **Article 163**

Les enquêteurs techniques, les enquêteurs de première information et toute personne autorisée à participer à l'enquête technique en vertu des dispositions de la présente loi et de ses mesures d'exécution, doivent être munis, dans l'exercice de leurs fonctions ou dans le cadre de leur participation à l'enquête, d'une pièce d'identité ainsi que des documents officiels attestant de leurs prérogatives.

#### **Article 163 a)**

Les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information ont accès immédiatement au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef ou à son épave et à son contenu pour procéder sur place à toutes constatations utiles.

### **Article 163 b)**

Les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des enregistreurs de bord et des dispositifs techniques enregistrant des données, notamment les paramètres utiles à la compréhension des causes et circonstances de l'accident ou de l'incident, et procèdent à leur exploitation dans les conditions suivantes :

- lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement, préalablement saisis par l'autorité judiciaire, sont mis à la disposition des enquêteurs techniques, à leur demande, qui prennent copie, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, des éléments qu'ils renferment ;
  
- lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques ou, sur instruction du responsable de l'organisme d'enquête, par les enquêteurs de première information, en présence d'un officier de police judiciaire.

### **Article 163 c)**

Les enquêteurs techniques ou, sur instruction du responsable de l'organisme d'enquête, les enquêteurs de première information peuvent procéder, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, pièces ou de tout élément qu'ils estiment susceptibles de contribuer à la détermination des causes de l'accident ou de l'incident.

Lorsque l'accident ou l'incident a entraîné l'ouverture d'une enquête judiciaire, les enquêteurs techniques ne peuvent procéder au prélèvement prévu au premier alinéa du présent article qu'avec l'accord du procureur de la République. Les enquêteurs techniques ne peuvent soumettre les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qui ont fait l'objet d'une saisie, à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, altérer ou détruire, qu'avec l'accord de l'autorité judiciaire. Si l'autorité judiciaire n'accède pas à la demande d'accord pour le prélèvement, les enquêteurs techniques sont informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente et ont le droit d'y assister et d'en exploiter les résultats pour les besoins de l'enquête technique.

### **Article 163 d)**

Les enquêteurs techniques entendent les représentants des entreprises ou organismes ainsi que le personnel navigant en relation avec l'accident ou l'incident. Ils peuvent également entendre toute autre personne dont ils estiment l'audition utile. Les enquêteurs techniques peuvent obtenir, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, la communication de toute information ou de tout document concernant les circonstances, personnes, entreprises ou organismes et matériels en relation avec l'accident ou l'incident.



Lorsque les informations ou documents mentionnés au deuxième alinéa du présent article sont détenus par l'autorité judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent en obtenir copie.

Toutefois, les dossiers médicaux ou les données médicales ne peuvent être communiqués qu'à un médecin rattaché à l'organisme d'enquête ou désigné pour assister les enquêteurs techniques. Ce médecin reçoit, à sa demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur des personnes chargées de la conduite, de l'information et du contrôle de l'aéronef impliquées dans l'accident ou l'incident ainsi que des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.

#### **Article 163 e)**

Lorsque sa présence ou son contrôle est requis, le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

#### **Article 163 f)**

Il est établi une copie des documents placés sous scellés par l'autorité judiciaire à l'intention des enquêteurs techniques.

#### **Article 163 g)**

Tous les actes d'enquête prévus au présent chapitre sont consignés dans des procès-verbaux établis par les enquêteurs et comportant la date et l'heure de début et de fin de l'intervention, le nom et la signature de l'enquêteur technique qui y procède, l'inventaire des débris, fluides, pièces, organes, ensembles mécanismes ou documents retenus ou vérifiés et, le cas échéant, les observations de la personne qui en avait la garde, et tout autre renseignement requis par les dispositions établies par voie réglementaire.

Lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, une copie du procès-verbal est adressée à l'autorité judiciaire.

### **CHAPITRE V - DE LA DIFFUSION ET DU TRAITEMENT DES INFORMATIONS ET DES RAPPORTS D'ENQUÊTE TECHNIQUE**

#### **Article 164**

Tous les membres de l'organisme d'enquête technique, y compris les experts et représentants participant à l'enquête sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues par les dispositions du code pénal.

Par dérogation aux dispositions du premier alinéa du présent article, le responsable de l'organisme d'enquête est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un accident ou un incident :

- 1) aux autorités administratives chargées de la sécurité de l'aviation civile, notamment au directeur général de l'Autorité de l'Aviation Civile ;
- 2) aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transport aérien ou de leurs équipements ;
- 3) aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des infrastructures ou des matériels de transport aérien ;
- 4) aux personnes physiques et morales chargées de la formation des personnels de l'aéronautique civile.

En outre, le responsable de l'organisme d'enquête peut rendre publiques, dans le cadre de la mission, des informations à caractère technique sur les constatations faites par les enquêteurs, sur le déroulement de l'enquête technique et ses éventuelles conclusions provisoires.

#### **Article 164 a)**

La divulgation des enregistrements des conversations dans le poste de pilotage (CVR) et les transcriptions de ces enregistrements, ainsi que des dossiers d'enquête à d'autres fins que celles de l'enquête sur l'accident ou l'incident est interdite.

#### **Article 164 b)**

Les informations ou documents relevant du secret de l'enquête ou de l'instruction judiciaire peuvent être communiqués aux enquêteurs techniques avec l'accord du procureur de la République.

#### **Article 164 c)**

En cours d'enquête technique, l'organisme d'enquête peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en œuvre immédiate est de nature à prévenir un accident ou un incident.

#### **Article 164 d)**

A l'issue de l'enquête technique, l'organisme d'enquête rend public un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident. Ce rapport préserve l'anonymat des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident grave.

Il ne comporte que des informations résultant de l'enquête technique nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident et, le cas échéant, des recommandations de sécurité.

Avant que le rapport ne soit rendu public, l'organisme d'enquête peut recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés. Ceux-ci sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

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.

#### **Article 164 e)**

Les autorités congolaises mettent en œuvre dans les plus brefs délais les mesures correctrices résultant des recommandations de sécurité émises par l'organisme d'enquête.

Toute différence avec ces recommandations doit être justifiée.

Les mesures correctrices, leurs éventuelles différences avec les recommandations de sécurité et la justification de ces différences font l'objet de publication.

#### **Article 164 f)**

Le ministre chargé de l'aviation civile publie un rapport annuel en matière de sécurité, contenant des informations sur les types d'accidents, d'incidents et d'événements recensés.

### ***CHAPITRE VI : DE LA RECHERCHE ET DU SAUVETAGE***

#### **Article 165**

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 166**

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.

Il appartient au ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions de déclarer, le cas échéant, la présomption de disparition et d'adresser au tribunal compétent les réquisitions nécessaires pour la constatation judiciaire des décès des personnes disparues.

Les ayants droit peuvent également se pourvoir, conformément aux dispositions du Code de la Famille, à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès. La requête est, dans ce cas, communiquée par le ministère public au ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

## **Article 167**

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.

## **Article 168**

La RDC s'engage à prendre les mesures réalisables afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et, sous réserve du contrôle par ses propres autorités, à permettre au propriétaire de l'aéronef ou aux autorités de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé de prendre les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances.

Aux fins de recherche de l'aéronef disparu, la RDC s'engage à collaborer et à appliquer toutes mesures coordonnées, recommandées en vertu de la Convention de Chicago.

# **TITRE X BIS : DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN**

## **CHAPITRE I<sup>er</sup> : DE LA SURETE**

### **SECTION I : DES DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 168 a)**

L'organisation de la sûreté de l'aviation civile en RDC est établie conformément à l'Annexe 17 à la Convention de Chicago.

La sûreté de l'aviation civile est un objectif primordial et une prérogative exclusive de l'Etat.

#### **Article 168 b)**

La supervision est confiée à l'Autorité de l'Aviation Civile. A ce titre, elle élabore, met en œuvre et tient à jour :

- 1) le Programme National de sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) couvrant l'ensemble des mesures destinées à assurer la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et le soumet à l'approbation du Premier Ministre, par voie de décret délibéré en conseil des ministres;
- 2) le Programme National de Contrôle de la Qualité de la Sûreté de l'Aviation Civile (PNCQSAC)
- 3) le Programme National de Formation en Sûreté de l'Aviation Civile (PNFSAC).

### **Article 168 c)**

Le programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (PNCQSAC), en conformité avec le PNSAC, a pour objet de :

- vérifier l'efficacité de la mise en œuvre des mesures de sûreté ;
- améliorer la mise en œuvre de ces mesures.

Le programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (PNFSAC) a pour objet de décrire en conformité avec le PNSAC, les responsabilités en matière de sélection et de formation du personnel impliqué dans la sûreté de l'aviation.

Le PNCQSAC et le PNFSAC sont approuvés par décision du Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile.

### **Article 168 d)**

Il est institué, auprès du ministre en charge de l'aviation civile, un comité national de sûreté de l'aviation civile (CNSAC) destiné à assurer la coordination des activités de sûreté entre les ministères, services et autres organismes de l'Etat, les exploitants d'aéroport et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernées par ou chargées de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.

L'organisation, les attributions et le fonctionnement du comité national de sûreté de l'aviation civile sont fixés par décret du Premier ministre délibéré en Conseil des ministres.

Le Comité national de sûreté est appuyé par une cellule nationale chargée d'analyser l'information, d'évaluer la menace et de gérer le risque dans l'aviation civile.

La composition, les attributions et le fonctionnement de la cellule nationale chargée d'analyser l'information, d'évaluer la menace et de gérer le risque dans l'aviation civile sont fixés par décret du Premier ministre délibéré en Conseil des ministres.

Il est institué, sur chaque aéroport ouvert à la circulation aérienne publique un comité local de sûreté aéroportuaire (COLSA).

Le COLSA est institué par arrêté du Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions, à l'image du comité national de sûreté de l'aviation civile.

## **SECTION II : DE L'ORGANISATION DE LA SÛRETE**

### **Article 168 e)**

L'Autorité de l'Aviation Civile est désignée autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation civile de la RDC.

Elle assure la mission de régulation et de supervision de la sûreté de l'aviation civile et, est responsable de l'élaboration, de la mise en œuvre et la tenue à jour des Programmes, des politiques et de la réglementation en matière de sûreté.

#### **Article 168 f)**

Il est institué, sur chaque aéroport, une autorité de coordination de la sûreté ayant la responsabilité de la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ainsi que la coordination de la mise en œuvre des mesures de sûreté.

Ses attributions et son fonctionnement sont fixés par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

L'autorité de sûreté est appuyée par le comité local de sûreté institué sur chaque aéroport.

### **SECTION III : DES RESPONSABILITES OPERATIONNELLES ET DE LA SUPERVISION DE LA SÛRETE**

#### **Article 168 g)**

Les dispositions de la présente loi et ses mesures d'application, relatives à la sûreté de l'aviation civile, sont mises en œuvre, lorsqu'elles ne relèvent pas des services de l'Etat, par les exploitants d'aérodromes, les fournisseurs de services de la navigation aérienne, les entreprises de transport aérien, les prestataires de service d'assistance en escale, les sociétés prestataires de service de sûreté, les entreprises de restauration à bord et de nettoyage des aéronefs, les agents habilités, les entreprises qui leur sont liées par contrat et toute autre personne autorisée à occuper ou à utiliser les zones non librement accessibles des aérodromes et des installations à usage aéronautique, chacun dans son domaine d'activités.

#### **Article 168 h)**

Pour la mise en œuvre des mesures de sûreté dans leurs domaines d'activités respectifs, les entreprises, les personnes et les organismes mentionnés à l'article précédant élaborent et soumettent à l'approbation de l'Autorité de l'Aviation Civile leurs programmes de sûreté, de contrôle qualité et de formation en matière de sûreté.

Les modalités relatives à l'élaboration et à l'approbation desdits programmes sont décrites par l'Autorité de l'Aviation Civile.

#### **Article 168 i)**

Le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile ou les personnes qu'il aura mandatées à cet effet sont chargées, après concertation avec les autorités, de répondre aux demandes d'informations qui pourraient être présentées par les médias en matière de sûreté de l'aviation civile.

### **Article 168 j)**

Toute entité habilitée à exécuter les tâches concourant à la mise en œuvre des mesures de sûreté s'assure des compétences de son personnel dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile requises pour l'exercice des tâches qui lui sont confiées.

Il met en œuvre un plan de formations initiale et continue ainsi que d'entraînements périodiques du personnel tels que requis par le programme national de formation en sûreté de l'aviation civile (PNFSAC).

Les modalités d'application du présent article sont fixées par l'Autorité de l'Aviation Civile.

### **Article 168 k)**

L'accès aux zones réservées des aéroports recevant des passagers ou aux autres installations situées hors des aéroports et désignées zones réservées est soumis à l'utilisation d'un système de permis d'accès.

L'entité responsable de la sûreté de l'aéroport est l'unique autorité d'administration et de gestion du système de permis d'accès.

### **Article 168 l)**

L'accès et la circulation en zone réservée des aérodromes et en tout lieu où sont mises en œuvre des mesures de sûreté prévues par la présente loi et ses mesures d'application sont soumis à la détention d'un titre d'accès.

Les conditions de délivrance et d'utilisation des titres de circulation aux aérodromes sont fixées par l'autorité aéroportuaire.

### **Article 168 m)**

L'emprise des aérodromes affectés à titre exclusif, principal ou secondaire à l'aviation civile comprend :

- une zone publique ou zone côté ville ;
- une zone réservée ou zone côté piste.

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

Les modalités d'organisation et de délimitation des zones de sûreté, ainsi que des conditions d'accès sont fixées par voie réglementaire.

## **SECTION IV : DES MESURES DE PROTECTION CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE**

### **Article 168 n)**

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'arme à bord d'un aéronef par des personnes habilités ne sont autorisés que si ces armes sont placées dans un endroit inaccessible pendant le vol et chargés sous la supervision du commandement de bord.

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

### **Article 168 o)**

Dans le cadre de la collecte et/ou de l'évaluation de renseignements sur les menaces dirigées contre l'Aviation Civile, lorsqu'une menace d'intervention illicite semble être dirigée contre les intérêts d'un autre Etat, le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile est l'autorité responsable de la notification de cette menace aux autorités compétentes de cet Etat.

Le mode de gestion d'une riposte à un acte d'intervention illicite qui se déroule sur le territoire congolais est déterminé dans le Plan National de Gestion de Crise (PNGC).

### **Article 168 p)**

Le transporteur aérien met en œuvre des mesures de sûreté sur le fret et les colis postaux avant leur embarquement dans les aéronefs ou s'assure que ce fret ou ces colis postaux lui sont remis par un agent habilité.

Les modalités d'application de cet article sont fixées dans le PNSAC et par l'Autorité de l'Aviation Civile.

### **Article 168 q)**

En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, l'autorité aéroportuaire peut, pour des raisons de sûreté, procéder à la fouille, par tous moyens appropriés, des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules qui pénètrent ou se trouvent dans les zones et dépendances des aérodromes non librement accessibles au public.



#### **Article 168 r)**

Sont exemptées des mesures d'inspection/filtrage applicables aux personnes ainsi qu'à leurs bagages, que ce soit dans le cadre de leurs déplacements officiels ou privés :

- le chef de l'Etat;
- les anciens chefs d'Etat ;
- le président de l'Assemblée nationale;
- le président du Sénat ;
- le chef du gouvernement;
- le président de la cour constitutionnelle ;
- les chefs d'Etat et chefs de gouvernement étrangers.

#### **Article 168 s)**

Les équipements utilisés pour mettre en œuvre les mesures de sûreté doivent préalablement être homologués ou acceptés par l'Autorité de l'Aviation Civile.

#### **Article 168 t)**

Sous réserve des dispositions de la présente loi relatives au contrat de transport de personnes, bagages et marchandises, en cas de dommage résultant d'un acte malveillant causé par des colis postaux ou du fret, la responsabilité d'une entreprise ou d'un organisme agréé ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservance des procédures et mesures prévues par la présente loi et ses mesures d'application.

#### **Article 168 u)**

Le commandement exécutif d'une riposte à un acte d'intervention illicite qui se déroule sur le territoire congolais est assuré par le Président de la République ou une autorité dûment mandatée par celui-ci.

Le commandement opérationnel d'une riposte à un acte d'intervention illicite est assuré par l'entité désigné conformément au plan d'urgence d'aéroport

#### **Article 168 v)**

Dès qu'il est informé d'un acte d'intervention illicite concernant un aéroport dont il a la charge ou un aéronef en vol, le gestionnaire de l'aéroport doit activer le centre des opérations d'urgence de l'aéroport (CDOU) et prendre toutes les mesures complémentaires indiquées dans le plan d'urgence de l'aéroport concerné.

### **Article 168 w)**

Dans le cas où un aéronef faisant l'objet d'un acte intervention illicite pénètre dans l'espace aérien congolais et souhaite y atterrir, les services de la circulation aérienne compétents fournissent toute l'assistance nécessaire afin de protéger le vol, en tenant compte de la possibilité d'une descente d'urgence.

Ils doivent prendre des mesures appropriées pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol, notamment donner la permission d'atterrir sur instructions des autorités compétentes.

### **Article 168 x)**

Dès qu'il est informé d'un acte d'intervention illicite, le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile du Congo doit :

- 1) informer le Ministre en charge de l'Aviation Civile en vue d'activer le centre national de gestion des crises ;
- 2) prendre les mesures idoines indiquées dans le plan d'urgence national ;
- 3) prendre les mesures idoines complémentaires indiquées dans le plan conjoncturel de l'aéroport concerné ;
- 4) communiquer à l'Etat d'immatriculation de l'aéronef concerné, si celui-ci est immatriculé à l'étranger ;
- 5) informer les Etats dont des ressortissants ont été tués, blessés ou retenus par suite de l'événement ;
- 6) communiquer à tout Etat dont on sait que des ressortissants se trouvent à bord de l'aéronef ;
- 7) adresser, in fine, à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale les comptes-rendus préliminaires et finaux sur l'acte d'intervention illicite survenu.

## **SECTION V : DU FINANCEMENT DE LA SÛRETE**

### **Article 168 y)**

L'acquisition des équipements de sûreté et la réalisation des dispositifs des systèmes de sûreté sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique incombent à l'Etat.

Toutefois, en cas de concession d'un aérodrome, les charges relatives à l'acquisition des équipements, à leur fonctionnement et maintenance ainsi qu'à la réalisation des dispositifs des systèmes de sûreté peuvent être confiées au concessionnaire ou à un sous-traitant.

## **Article 168 z)**

Il est institué par la présente Loi, notamment, pour le financement du programme de sûreté de l'aviation civile :

- une redevance de supervision de la sûreté au profit de l'Autorité de l'Aviation Civile, en sa qualité d'autorité compétente en matière de sûreté ;
- une redevance de sûreté au profit du prestataire de services de sûreté agréé ou de l'autorité aéroportuaire si celle-ci fournit des prestations en matière de sûreté.

Un arrêté du Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions fixe les modalités d'application du présent article.

## **CHAPITRE II : DE LA FACILITATION**

### **SECTION I : DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 168 aa)**

L'organisation de la facilitation du transport aérien en RDC est établie conformément à l'Annexe 9 à la Convention de Chicago.

### **SECTION II : ORGANISATION**

#### **Article 168 bb)**

L'Autorité de l'Aviation Civile élabore, met en œuvre et tient à jour un programme national de facilitation du Transport aérien (PNFTA) qui permet d'adopter toutes les mesures possibles pour faciliter la gestion efficace des processus de contrôle aux frontières, accélérer le mouvement des aéronefs, des membres d'équipages, des passagers, du fret, du courrier et des provisions de bord pour éviter les retards inutiles liés aux contrôles, notamment d'immigration, de douane, et de santé.

Il est approuvé par Décret du Premier Ministre délibéré en conseil des Ministres.

#### **Article 168 cc)**

Un comité national de facilitation du transport aérien est institué et, selon les besoins, des comités de facilitation d'aéroport, en vue de coordonner les activités de facilitation entre les différents ministères, institutions et autres organismes nationaux qui s'occupent ou qui sont chargés des divers aspects de l'aviation civile, ainsi qu'avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs.

Les missions, la composition et le fonctionnement du comité national de facilitation du transport aérien sont fixés par Décret du Premier Ministre délibéré en conseil des ministres.

### **Article 168 dd)**

Le président du comité national de facilitation du transport aérien est de droit membre du Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile, pour assurer la cohérence de la mise en œuvre du programme et tenir compte des effets possibles des mesures de sûreté sur les opérations quotidiennes de l'aviation.

## **SECTION III : DOCUMENTS DE VOYAGE**

### **Article 168 ee)**

Les passeports émis par la République Démocratique du Congo doivent obéir aux conditions suivantes :

- être lisibles à la machine ;
- incorporer les données biométriques des demandeurs ;
- être conformes aux spécifications émises par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

En vue de faciliter les contrôles aux frontières et l'authentification des passeports congolais, la République Démocratique du Congo doit adhérer au Répertoire des clés publiques(RCP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

### **Article 168 ff)**

Dans le cadre de la lutte contre le terrorisme et la protection des frontières nationales, il est mis en place des systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs(RPCV) et de données des dossiers passagers(PNR) pour permettre aux exploitants d'aéronefs de collecter les données personnelles des passagers ou des membres d'équipages ainsi que les détails de leurs vols en vue de les communiquer en avance au service des contrôles frontaliers des pays de destination ou de départ.

Les modalités pratiques de fonctionnement de systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs et de données des dossiers passagers sont fixées par voie réglementaire.

## **SECTION IV : PREVENTION DE LA PROPAGATION DES MALADIES**

### **Article 168 gg)**

Les dispositions sanitaires aux frontières sont régies sur le territoire congolais par les règlements sanitaires internationaux pris par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), les arrangements internationaux et la réglementation nationale prise en application des Annexes à la Convention de Chicago.

A cet effet, l'Autorité de l'Aviation Civile élabore le plan national de préparation pour les urgences de santé publique dans le secteur de l'aviation civile.

## **TITRE XI : DES DISPOSITIONS PENALES**

### **~~CHAPITRE 1<sup>er</sup> : DES INFRACTIONS~~**

#### **~~Section 1ère: 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:~~

- ~~1) 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 ;~~
- ~~2) falsifie les manuels et/ou les documents de bord ou y porte de fausses indications ;~~
- ~~3) 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 :~~

- ~~1) la capture illicite d'un aéronef en vol ou au sol;~~
- ~~2) les actes de violence contre une personne à bord d'un aéronef de nature à compromettre la sécurité ;~~
- ~~3) les actes de violence contre une personne se trouvant dans un aéroport ou dans les installations aéroportuaires ;~~
- ~~4) la prise d'otages à bord d'un aéronef ou dans un aéroport ou aérodrome ;~~
- ~~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 aérodrome, 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 aérodrome 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 cent mille à un million de francs congolais.~~

## **TITRE XI : DES DISPOSITIONS PENALES ET DES SANCTIONS**

### **CHAPITRE I : DES DISPOSITIONS GENERALES**

#### **SECTION I : Catégories des sanctions**

##### **Article 169**

Trois catégories de sanctions sont prévues :

- a) les sanctions administratives ;
- b) les sanctions pénales ;
- c) les amendes.

##### **Article 169 a)**

Sur base d'un rapport établi par un inspecteur de l'aviation civile ou par tout officier de police judiciaire à compétence générale, établissant une contravention, l'Autorité de l'Aviation Civile, après audition de la personne mise en cause, peut prendre l'une des sanctions administratives suivantes :

- avertissement ;
- blâme ;
- Suspension, retrait temporaire ou définitif du titre aéronautique (brevet, licence, certificat), de la qualification du personnel, de l'autorisation ou de la licence d'exploitation.

##### **Article 169 b)**

Sur base d'un procès-verbal établi par un inspecteur de l'aviation civile ou par tout officier de police judiciaire à compétence générale, le tribunal compétent peut condamner le prévenu à une servitude pénale principale et/ou à une amende.

##### **Article 169 c)**

En cas de violation des dispositions de la présente Loi, de ses mesures d'exécution, ainsi que des Règlements Aéronautiques, l'Autorité de l'Aviation Civile peut aussi imposer des amendes administratives, sous réserve d'autres sanctions à être prononcées par le tribunal compétent.

En vertu de la présente Loi, le montant des amendes est payé en Francs Congolais ou en monnaie convertible équivalente.

Les amendes administratives dues en vertu de la présente Loi sont recouvrées par l'Autorité de l'Aviation Civile et affectées exclusivement pour l'accomplissement de ses missions.

En cas de refus de paiement de l'amende administrative due, le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile fait appel aux procédures de recouvrement forcé conformément au droit en vigueur.

Un arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions fixe le taux des amendes administratives ainsi que les modalités d'application de certaines dispositions du présent article.

## SECTION II : De la juridiction

### Article 170

Les infractions et d'autres faits survenus à bord d'un aéronef en vol, immatriculé en RDC, sont réputés survenus sur le territoire congolais, et régis par la présente loi, à moins qu'il n'en soit disposé autrement conformément aux conventions internationales en vigueur, auxquelles la RDC est partie.

En application de la Convention de Tokyo de 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, telle que modifiée et complétée par le Protocole de Montréal du 04 avril 2014, outre les compétences qui leur sont reconnues par le droit en vigueur, les cours et tribunaux de la RDC sont également compétents pour connaître :

1. En tant qu'Etat d'immatriculation, les infractions commises et accomplies à bord d'un aéronef inscrit sur le Registre d'immatriculation congolais ;
2. En tant qu'Etat d'atterrissage :
  - i) Lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise ou l'acte est accompli atterrit en RDC et que l'auteur présumé de l'infraction est encore à bord ;
  - ii) Lorsque le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise se trouve en RDC et que l'aéronef atterrit ensuite en RDC, l'auteur de l'infraction étant encore à bord et que la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens à bord ou le bon ordre et la discipline à bord sont compromis ;
3. En tant qu'Etat de l'exploitant, lorsque l'infraction est commise ou l'acte est accompli à bord d'un aéronef loué sans équipage à un preneur dont le principal établissement ou, à défaut, la résidence permanente se trouve en RDC.

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

#### Article 171

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:

- d) met, laisse en service ou conduit un aéronef sans avoir obtenu les documents de bord ;
- e) met, laisse en service ou conduit un aéronef sans les marques d'identification réglementaires ;
- f) 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 172

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 173



Est puni des peines prévues à l'article 171 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 174**

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

- 1) 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 ;
- 2) falsifie les manuels et/ou les documents de bord ou y porte de fausses indications ;
- 3) délivre un faux document de bord de l'aéronef.

#### **Article 175**

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, en violation des dispositions de la présente loi et ses mesures d'exécution :

- une licence d'exploitation ;
- un certificat de transporteur aérien ;
- un certificat de navigabilité ;
- un permis de transporteur aérien étranger ;
- une autorisation d'exploitation des services aériens privés ;
- une autorisation de travail aérien ;
- un certificat d'opérateur d'assistance des aéronefs en escale ;
- une homologation d'installation pétrolière d'aviation fixe et mobile ;
- un permis de conduire spéciale ;
- une licence du personnel aéronautique d'agrément d'agent avitailleur ou une qualification y afférente ;

#### **Article 176**

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 177**

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.

### **Article 177 a)**

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 :

- pénètre l'espace aérien national sans avoir obtenu l'autorisation de survol requise ;
- refuse, en cas d'interception :
  - 1) d'obéir à tout ordre d'atterrir et à toute autre instruction des autorités militaires et civiles tentant à mettre fin à cette violation ;
  - 2) d'obéir à tout ordre ou instruction des dites autorités d'atterrir sur un aérodrome désigné à cet effet.

## **Section 2 : Des infractions relatives aux Installations pétrolières d'aviation et à l'assistance des aéronefs au sol**

### **Article 177 b)**

Est puni d'une servitude pénale d'un à cinq ans et/ou d'une amende équivalente de mille à deux millions de francs congolais et payable en francs congolais, quiconque:

- 1) exploite ou fait exploiter les installations pétrolières d'aviation fixes et mobiles sans homologation de l'Autorité de l'Aviation Civile ;
- 2) exploite ou fait exploiter une société d'assistance des aéronefs au sol sans certificat d'opérateur d'assistance des aéronefs en escale délivré par l'Autorité de l'Aviation Civile;
- 3) laisse circuler ou conduit un engin de piste ne répondant pas aux conditions sécuritaires réglementaires ;
- 4) laisse circuler ou conduit un engin de piste non agréé ou sans agrément à bord ;
- 5) laisse circuler ou conduit un engin de piste avec ou sans permis de conduire spécial délivré par l'Autorité de l'Aviation Civile, et sans qualification ;
- 6) ravitaille et fait ravitailler un aéronef ou une installation pétrolière d'aviation par un agent non agréé ;

## **Section 3 : Des infractions contre la sécurité et la sûreté de l'aviation civile**

### **Article 178**

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 179

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 180

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

- 1) la capture illicite d'un aéronef en vol ou au sol;
- 2) les actes de violence contre une personne à bord d'un aéronef de nature à compromettre la sécurité ;
- 3) les actes de violence contre une personne se trouvant dans un aéroport ou dans les installations aéroportuaires ;
- 4) la prise d'otages à bord d'un aéronef ou dans un aéroport ou aérodrome ;
- 5) la destruction ou l'endommagement grave d'un aéronef en service ou hors service se trouvant sur un aéroport ;
- 6) la destruction ou l'endommagement grave d'installations aéroportuaires ;
- 7) l'introduction à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou un aérodrome, d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
- 8) 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 aérodrome 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 181

Commet également une infraction pénale contre la sûreté de l'aviation civile, toute personne qui, illicitement ou intentionnellement :

- 1) accomplit à l'encontre d'une personne, dans un aéroport servant à l'aviation civile, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves ou la mort ;
- 2) détruit ou endommage gravement les installations d'un aéroport servant à l'aviation civile ou des aéronefs qui ne sont pas en service et qui se trouve dans l'aéroport, ou perturbe les services de l'aéroport ; Si cet acte compromet ou est de nature à compromettre la sécurité dans cet aéroport ;
- 3) Accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;
- 4) Détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;
- 5) Place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;

- 6) Détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ;
- 7) Communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol ;
- 8) Utilise un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- 9) Libère ou décharge, à partir d'un aéronef en service, une arme BCN ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- 10) Utilise, contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service, une arme BCN ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement.

#### **Article 181 a)**

Les auteurs d'infractions et actes visés au présent article sont punis:

- de cinq (5) à dix (10) ans de servitude pénale principale et d'une amende variant entre dix millions (10.000.000) et trente millions (30.000.000) de Francs Congolais ou de l'une de ces peines si les faits ont entraîné des dommages corporels;
- de dix (10) à vingt (20) ans de servitude pénale principale et d'une amende variant entre vingt millions (20.000.000) et cinquante millions (50.000.000) de Francs Congolais ou de l'une de ces peines si les faits ont entraîné des dégâts matériels graves ;
- du maximum de la réclusion criminelle à temps s'il en est résulté la mort d'une ou de plusieurs personnes.

#### **Article 181 b)**

La tentative et la complicité des actes visés ci-dessus sont punies de mêmes peines que pour l'infraction consommée.

#### **Article 182**

Toute personne trouvée dans la zone réservée d'un aéroport sans autorisation d'accès délivrée par l'autorité compétente en la matière, est punie de dix (10) jours à deux (02) mois d'emprisonnement et de trois cent mille (300.000) à un million cinq cent mille (1.500.000) francs congolais d'amende ou de l'une de ces deux (02) peines seulement.

En outre, il peut être déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

### **Article 183**

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 183 a)**

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 183 b)**

Commet une infraction contre les dispositions de la présente Loi, ses mesures d'application et les Règlements aéronautiques congolais, toute personne qui, sans autorisation ou avec une autorisation irrégulière, transporte, fait transporter ou facilite le transport à bord d'un aéronef :

- 1) d'une cargaison, d'un bagage ou de tout autre objet classifié marchandise dangereuse ;
- 2) de spécimens d'espèces de faune et de flore sauvages intégralement ou partiellement protégées ainsi que leurs produits ;
- 3) Des explosifs ou des matières radioactives, en sachant que ceux-ci sont destinés à provoquer ou à menacer de provoquer, la mort ou des dommages corporels ou matériels graves, ladite menace étant assortie ou non, en vertu du droit interne, d'une condition, afin d'intimider une population ou de contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque ;
- 4) Toute arme BCN, en sachant qu'il s'agit d'une arme BCN ;
- 5) Des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, ou des équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux, en sachant que ces matières, produits ou équipements sont destinés à une activité relative aux explosifs nucléaires ou à tout autre activité nucléaire non soumise à des garanties en vertu d'un accord de garanties avec l'agence internationale de l'énergie atomique ;
- 6) Des équipements, matières ou logiciels ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme BCN sans autorisation licite et avec l'intention de les utiliser à cette fin.

### Article 183 c)

Les auteurs d'infractions et actes visés au présent article sont punis :

- S'agissant du point a), de deux à cinq ans de servitude pénale principale et d'une amende variant entre cinq millions (5.000.000) et dix millions (10.000.000) de Francs Congolais ou de l'une de ces peines ;
- S'agissant du point b) :
  - d'une servitude pénale principale de cinq ans à dix ans et d'une amende de vingt-cinq millions à cent millions de Francs Congolais ;
  - d'une servitude pénale principale de un à deux ans et d'une amende de dix millions (10.000.000) à vingt-cinq millions (20.000.000) de Francs Congolais ou de l'une de ces peines ;
- s'agissant des points c), d), e) et f), d'une servitude pénale principale de dix à vingt ans de réclusion criminelle et de dix millions (10.000.000) à trente millions (30.000.000) d'amende ou de l'une de ces peines. (togo)

### Article 183 d)

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

### Article 183 e)

La tentative et la complicité des actes visés ci-dessus sont punies de mêmes peines que pour l'infraction consommée.

### Article 183 f)

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 4 : Des infractions relatives aux aérodromes

### Article 184

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, modifie ou exploite un aérodrome sans autorisation préalable du Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

### Article 184 a)

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 aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique sans avoir été agréé conformément aux dispositions de la présente loi.

### **Article 184 b)**

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.

### **Article 184 c)**

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, quiconque conduit un véhicule ou un engin dans la zone coté piste sur un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique sans détenir une attestation spéciale conformément aux dispositions de la présente loi.

## **Section 5 : Des infractions relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation**

### **Article 185**

Est punie de cinq cent mille (500.000) à trois millions (3.000.000) de Francs Congolais d'amende et d'un (01) à douze (12) mois de servitude pénale principale ou de l'une de ces deux (02) peines, toute personne qui, de par ses fonctions, est appelée à connaître d'un accident ou d'un incident grave d'aviation, n'a pas rendu compte dans les conditions définies par la présente loi.

### **Article 185 a)**

Est punie d'un million (1.000.000) à cinq millions (5.000.000) de francs Congolais d'amende et d'un (01) à douze (12) mois de servitude pénale principale ou de l'une de ces deux (02) peines, toute personne qui entrave l'action de l'organisme d'enquête :

- soit en s'opposant à l'exercice des fonctions dont sont chargés les enquêteurs techniques ;
- soit en refusant de leur communiquer les enregistrements, les matériels, les renseignements et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître.

### **Article 185 b)**

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement des infractions définies à l'article précédent. Les sanctions encourues par les personnes morales sont :

- de quinze millions (15.000.000) à cinquante millions (50.000.000) de Francs Congolais d'amende et
- une ou plusieurs des peines suivantes :
  - l'interdiction, à titre définitif ou pour une durée de six (06) mois à cinq (05) ans, d'exercer directement une ou plusieurs activités professionnelles dans le cadre de laquelle ou desquelles l'infraction a été commise;

- la fermeture définitive ou pour une durée de six (06) mois à cinq (05) ans des établissements ou de l'un ou de plusieurs des établissements de l'entreprise ayant servi à commettre les faits incriminés ; -
- l'exclusion des marchés publics à titre définitif ou pour une durée de cinq (05) ans ou plus;
- l'affichage de la décision prononcée dans les conditions prévues par le code pénal ou la diffusion de celle-ci par voie de presse.

## **Section 6 : 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 7 : 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 :

- 1) l'interdiction d'exploitation jusqu'à ce que toutes les conditions exigées par la présente loi soient remplies ;
- 2) 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 ;
- 3) la destruction de faux documents délivrés ou dont on a fait usage ;
- 4) la confiscation de toute arme, tout engin ou toute matière considérés dangereux aux termes de la présente loi irrégulièrement introduits dans les installations aéroportuaires ou dans un aéronef.

## **CHAPITRE 3 : 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.~~

Sans préjudice des attributions reconnues aux officiers de police judiciaire à compétence générale, les inspecteurs de l'aviation civile, 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, dans le domaine de leurs compétences respectives.



## 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 ~~abrogé~~**

~~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.~~

**Sont abrogées, toutes les dispositions antérieures contraires à la présente Loi.**

### **Article 192**

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

Fait à Kinshasa, le

**Félix-Antoine TSHISEKEDI TSHILOMBO**