

64^e année

Première partie

Numéro spécial

JOURNAL



OFFICIEL

de la

République Démocratique du Congo

Cabinet du Président de la République

**LOI N° 23/001 DU 12 JANVIER 2023
MODIFIANT ET COMPLETANT LA LOI
N°10/014 DU 31 DECEMBRE 2010 RELATIVE
A L'AVIATION CIVILE**

JOURNAL OFFICIEL

de la République Démocratique du Congo

Cabinet du Président de la République

Kinshasa – 25 janvier 2023

SOMMAIRE

PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

L12 janvier 2023 - Loi n° 23/001 modifiant et complétant la Loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile, col. 2.

Exposé des motifs, col. 2.

Loi, col. 4.

PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

Loi n° 23/001 du 12 janvier 2023 modifiant et complétant la Loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile

Exposé des motifs

La République Démocratique du Congo est partie à la Convention de Chicago du 07 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale qu'elle a ratifiée depuis le 27 juillet 1961, au lendemain de son indépendance.

A ce titre et suivant les recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la République Démocratique du Congo s'est dotée en 2010 de la Loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile.

Depuis lors, des efforts sont toujours consentis pour actualiser le cadre juridique de l'aviation civile selon les exigences de l'OACI et de garantir un niveau acceptable de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile dans le pays.

En vue d'affirmer sa volonté de joindre ses efforts à ceux de l'ensemble de la Communauté Internationale, la République Démocratique du Congo a encore ratifié nombre d'instruments juridiques internationaux de droit aérien, pour la mise en place des règles juridiques consensuelles susceptibles de favoriser le développement sûr et ordonné de l'aviation civile dans le monde.

Sous l'empire de la loi n°10/014 précitée, la République Démocratique du Congo a, en outre, accueilli plusieurs missions d'audit menées par l'OACI sur le système de l'aviation civile du pays,

dont deux missions de validation coordonnée (ICVM) dans le domaine de la sécurité en janvier 2013 et en novembre 2018, un audit dans le domaine de la sûreté en novembre 2017 et un audit général du système de sécurité de l'aviation civile (USOAP) en août et septembre 2022.

Ainsi, à la suite de diverses constatations et recommandations issues de ces différents audits et de la nécessité de conformer la Loi en vigueur aux exigences des instruments juridiques internationaux ratifiés jusqu'à ce jour, plusieurs amendements ont paru pertinents et nécessaires pour être apportés à la Loi.

De même, des dispositions nouvelles sur les aéronefs télépilotes et sur la protection de l'environnement, sur les pouvoirs du Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile, les pouvoirs conférés aux inspecteurs en ce qui concerne la supervision de la sûreté et aux enquêteurs en ce qui concerne les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation sont insérés dans la loi.

En ce sens, la Loi est amendée dans plusieurs de ses dispositions de la manière suivante :

- Les articles 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 18, 22, 27, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 61, 70, 72, 77, 81, 90, 99, 104, 105, 106, 112, 113, 115, 118, 120, 133, 134, 135, 142, 157 et 158 sont modifiés et améliorés en vue notamment de spécifier les pouvoirs techniques du Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile en matière de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, de réguler l'immatriculation des aéronefs, aéroports et veiller à l'éligibilité des compagnies aériennes congolaises à l'exercice du transport aérien intra-africain, en application de la Décision de Yamoussoukro et du Marché Unique du Transport Aérien en Afrique (MUTAA) ;
- Le Titre X de la Loi a été supprimé et remplacé par d'autres dispositions afin de rencontrer les recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile en matière d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation ainsi que la recherche et le sauvetage des aéronefs en détresse ;

- Un Chapitre V comprenant les articles 58 bis et 58 ter est inséré au Titre II de la Loi, afin de prévoir des dispositions relatives aux aéronefs télépilotes, autonomes et aux ballons aériens ;
- Un Titre X Bis comprenant les articles 168 bis à 168 sexies est inséré à la Loi, en vue de prévoir des dispositions relatives à la gestion de la sécurité de l'aviation civile ;
- Un Titre X Ter comprenant les articles 168 septies à 168 tricies est inséré à la Loi, en vue de réglementer de manière beaucoup plus claire les questions relatives à la sûreté de l'aviation civile et à la facilitation ;
- Un Titre X Quater comprenant l'article 168 untricies est inséré à la Loi afin de prévoir des dispositions relatives à la protection de l'environnement dans le secteur de l'aviation civile ;
- Le Titre XI de la Loi a été supprimé et remplacé dans l'ensemble de ses dispositions, afin d'améliorer les dispositions de la Loi relative aux dispositions pénales et aux sanctions ;
- Les articles 25, 111 et 190 de la Loi sont abrogés, du fait de leur inutilité au regard des circonstances actuelles.

Telle est l'économie 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 :

Article 1 :

Les articles 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 18, 22, 27, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 61, 70, 72, 77, 81, 90, 99, 104, 105, 106, 112, 113, 115, 118, 120, 133, 134, 135, 142, 157 et 158 de la Loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile et autres sont soit créés, soit modifiés comme suit :

Article 1 :

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 alinéa 1^{er} et 215 de la Constitution.

Elle détermine également le régime de répression applicable aux activités du secteur aérien en République Démocratique du Congo.

Article 2 :

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 et autres conventions et traités signés par la République Démocratique du Congo.

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, à la recherche et au sauvetage des aéronefs en détresse, ainsi qu'aux aéronefs civils à l'exclusion des aéronefs militaires et 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, dans le cas d'un aéronef avec pilote, 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 ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, 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 fréteur 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, ravitaillement 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**: ensemble des activités d'aviation civile telles que sport, entraînement au vol autre que le transport commercial et le 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 vue des règlements applicables d'exploitation d'un aérodrome ;
29. **certificat d'homologation** : document délivré par l'autorité compétente 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 technique** : toute personne nommée en cette qualité par l'autorité compétente, sur proposition du Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents et Incidents d'aviation ;
40. **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 ;

41. **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 ;
42. **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 ;
43. **état de conception** : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception d'un type d'aéronef ;
44. **état de construction** ; Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef ;
45. **état de l'exploitant** : Etat où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente ;
46. **état d'immatriculation** : Etat sur le registre duquel est inscrit un aéronef ;
47. **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 ;
48. **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 ;
49. **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.
50. **exploitant d'aéronef** : personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs ;
51. **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 ;
52. **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 ;
53. **incident** : événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation ;
54. **incident grave** : incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire ;
55. **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 ;
56. **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 ;
57. **licence d'exploitation** : document exigé de toute personne exploitant à titre professionnel un ou plusieurs aéronefs ;

58. **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 défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation ;
59. **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 ;
60. **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 ;
61. **marchandises dangereuses** : matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la 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 ;
62. **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 ;
63. **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 ;
64. **programme national de sécurité** : ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité du domaine aéronautique d'un Etat ;
65. **programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile** : document annexé au programme national de sûreté de l'aviation civile et qui a pour objet de vérifier l'efficacité de la mise en œuvre des mesures de sûreté ;
66. **programme national de facilitation du transport aérien** : programme institué par le Gouvernement et qui contient toutes les mesures possibles pour faciliter les mouvements des aéronefs, des équipages, des passagers, des marchandises, de la poste et des provisions de bord, en éliminant les obstacles et les retards inutiles liés aux contrôles, notamment d'immigration, de douane et de santé ;
67. **programme national de formation en sûreté de l'aviation civile** : document de portée nationale annexé au programme national de sûreté de l'aviation civile et qui décrit les responsabilités en matière de sélection et de formation du personnel impliqué dans la sûreté de l'aviation ;
68. **programme national de sûreté de l'aviation civile** : document qui énonce la politique nationale en matière de sûreté de l'aviation civile ;
69. **qualification** : mention qui, portée sur une licence ou associée et intégrée à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence ;
70. **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 ;
71. **région de contrôle** : espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface ;
72. **sécurité** : l'état dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable ;
73. **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;

74. **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 ;
75. **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 ;
76. **services d'assistance en escale** : services rendus à un transporteur aérien sur un aéroport ouvert au trafic commercial ;
77. **services de la circulation aérienne** : terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol le service d'alerte, le service du contrôle de la circulation aérienne, régional, d'approche ou d'aéroport ;
78. **service du contrôle de la circulation aérienne** : service assuré dans le but :
- d'empêcher les abordages entre aéronefs, les collisions, sur l'aire des manœuvres, entre les aéronefs et les obstacles ;
 - d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne ;
79. **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 ;
80. **spécimens** : tout animal, toute plante ou tout organisme vivant ou mort ;
81. **système de gestion de la sécurité** : approche systémique de la gestion de la sécurité dans un aéroport ou dans un aéroport comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires ;
82. **sûreté de l'aviation** : combinaison des mesures et des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention civile ;
83. **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 ;
84. **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 ;
85. **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 ;
86. **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 ;
87. **zone de contrôle** : espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface jusqu'à une limite supérieure spécifiée ;
88. **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 ;
89. **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.

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, le fonctionnement et les missions de l'Autorité de l'Aviation Civile sont fixés par décret du Premier ministre délibéré en Conseil des ministres.

Article 6 bis :

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

- a) la mise en œuvre de la politique nationale de l'aviation civile ;
- b) l'élaboration des programmes nationaux de sûreté et de sécurité,
- c) la définition des besoins et le suivi des engagements de la RDC, pour l'ensemble des domaines de l'aviation civile ;
- d) 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 ;
- e) la diffusion de la réglementation et sa mise à la disposition du public ;
- f) la conduite des inspections nécessaires sur les infrastructures, 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 ter :

La République Démocratique du Congo 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.

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 ainsi que les procédures pour les services de navigation aérienne 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, les avant-projets de lois, d'ordonnances, de décrets et d'arrêtés du secteur de l'aviation civile.

Article 6 quater :

L'Autorité de l'Aviation Civile soumet à l'adoption du Gouvernement les différents programmes ci-après :

- a) programme national de sécurité de l'aviation civile ;
- b) programme national de sûreté de l'aviation civile;
- c) programme national de facilitation du transport aérien ;
- d) programme national de contrôle qualité en sûreté de l'aviation civile ;
- e) programme national de formation en sûreté de l'aviation civile.

Article 6 quinquies :

En vue d'assurer au maximum la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, la présente Loi confère au Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile des pouvoirs techniques spécifiques fixés par Décret du Premier ministre, délibéré en Conseil des Ministres.

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 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 :

- a) il accomplit ou autorise tous actes et opérations relatifs aux missions dévolues à l'Autorité de l'Aviation Civile dans le strict respect d'autres organes statutaires de l'Autorité de l'Aviation Civile ;
- b) il édicte, tient à jour, veille à la mise en œuvre des règlements aéronautiques et les fait publier au Journal Officiel ;
- c) 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;
- d) il prend les mesures d'exécution appropriées pour la résolution des problèmes de sécurité constatés ;
- e) il notifie à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences existant entre les normes et pratiques recommandées et celles de la République Démocratique du Congo conformément à la procédure établie par l'Autorité de l'Aviation Civile en la matière.
- a) inspecter, surveiller, veiller à la conformité des lois et règlements relatifs à l'aviation civile ;
- b) rechercher et constater les infractions à la présente Loi et à ses mesures d'application et en dresser procès-verbal ;
- c) rechercher les autres manquements à la présente Loi et à ses mesures d'application et en faire rapport au Directeur Général ;
- d) accéder à tout moment et en tous lieux aux aéronefs, aux aérodromes, aux installations et services aéronautiques ainsi qu'aux documents, sans restrictions;
- e) inspecter à tout moment et en tous lieux le personnel aéronautique et les équipements ;
- f) requérir, s'il y a lieu, la force publique et les autres services de l'Etat dans l'exercice de ses fonctions.

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 sexies :

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.

Il peut également autoriser un organisme de surveillance dûment agréé à édicter et à diffuser les consignes ou directives de navigation applicables.

Article 6 septies :

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

Article 6 octies :

Par délégation du Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile, et dans le cadre de ses missions l'inspecteur de l'aviation civile est habilité, notamment, à :

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.

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

Dans l'exercice de ses fonctions, l'Inspecteur de l'aviation civile ne peut être poursuivi ou jugé pour des analyses, évaluations, commentaires,

appréciations, avis ou recommandations effectués dans un rapport d'inspection.

Article 6 nonies :

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 decies :

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, à titre conservatoire, interdire à tout exploitant ou individu, l'exercice des privilèges que lui confèrent la licence, le certificat, l'agrément ou l'autorisation qui lui ont été délivrés, empêcher un aéronef d'effectuer un vol pour des raisons de sécurité, en cas de violation des dispositions de la présente Loi et de ses mesures d'exécution.

Article 6 undecies :

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 terdecies :

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 quaterdecies :

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.

Article 7 :

L'importation d'un aéronef et des produits aéronautiques par toute personne physique ou morale est soumise à une autorisation délivrée par l'Autorité de l'Aviation Civile.

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.

Articles 8 :

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 de l'Autorité de l'Aviation Civile sur le registre d'immatriculation des aéronefs.

Un certificat d'immatriculation est délivré au propriétaire.

Article 9 :

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

- a) à une personne physique de nationalité congolaise ;
- b) à toute personne physique de nationalité étrangère domiciliée en République Démocratique du Congo ;
- c) à toute personne morale de droit congolais ;
- d) à toute société étrangère de location d'aéronefs ayant élu domicile en République Démocratique du Congo.

A titre exceptionnel, les dérogations aux dispositions de l'alinéa précédent sont accordées par l'arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Article 10 :

Le registre d'immatriculation est public. Toute personne peut en obtenir un extrait.

Article 11 :

Tout aéronef 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.

Article 14 :

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 16 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 15 :

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.

Article 16 :

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 :

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.

Article 18 bis :

Les conditions et modalités d'importation, d'immatriculation, et de radiation d'un aéronef sont fixées par Arrêté du Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Un règlement aéronautique fixe les modalités de classification des aéronefs, les conditions d'immatriculation provisoire aux fins de convoyage et les modalités de port des marques de nationalité.

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 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 27 :

L'Autorité de l'Aviation Civile peut ordonner la rétention administrative 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 l'Etat d'immatriculation et l'Etat d'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 Règlement aéronautique fixe la nature des équipements et instruments ainsi que les autres conditions d'exploitation technique des aéronefs.

Article 51 :

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 :

- a) le certificat d'immatriculation ;
- b) le certificat de navigabilité ;
- c) le certificat de limitation de nuisances ;
- d) le certificat de transporteur aérien ou sa copie authentifiée par l'Autorité de l'Aviation Civile ainsi que les spécifications d'exploitation ;
- e) les licences appropriées pour chaque membre d'équipage ;
- f) le certificat d'assurances ;
- g) le carnet de route ;
- h) S'il est muni d'appareils radioélectriques, la licence de station radio de l'aéronef ;
- i) la liste des passagers, s'il transporte des

passagers, les lieux d'embarquement et de destination ;

- j) 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.

Un Règlement Aéronautique fixe les conditions de délivrance des documents visés aux points a, d, g, h à j de l'article 51 de la présente Loi.

Article 53 :

Tout aéronef en exploitation est maintenu en état de navigabilité.

L'exploitant établit et met en œuvre un programme de maintenance de son aéronef ou 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 fait recourir aux services d'un organisme de maintenance agréé.

Un Règlement Aéronautique de l'Autorité de l'Aviation Civile 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 règlement aéronautique de l'Autorité de l'Aviation Civile 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 sur demande du Ministre ayant la Défense nationale 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 fixées par elle.

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.

L'avitaillement des aéronefs et des installations pétrolières d'aviation fixes ou mobiles de distribution s'effectue dans les conditions fixées par un Règlement aéronautique de l'Autorité de l'Aviation Civile.

Article 57 :

Conformément à l'article 83 bis de la Convention de Chicago, lorsqu'un aéronef immatriculé en République Démocratique du Congo 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 État contractant, la République Démocratique du Congo peut, par accord avec cet État, lui transférer tout ou partie des fonctions et obligations que les articles 12, 30, 31 et 32 a) de la Convention de Chicago 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 59 :

Les conditions de conception, de construction, et de modification aux constructions de tout aéroport, ouvert 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, à l'aménagement et à l'exploitation des aéroports 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 conception, de construction, de modification ou de modernisation d'un aéroport ou d'un aéroport 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 conception, de construction, de modification ou de modernisation d'un aéroport prévoit notamment :

- a) la réalisation des stations d'épuration des eaux usées ;
- b) les édifices destinés à la protection de l'environnement ;
- c) une zone de délestage de carburant, repérable sur les cartes de navigation ou le plan de masse.

Article 70 :

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

- a) soit par l'Etat ;
- b) soit par le secteur privé dans les conditions fixées par Décret du Premier Ministre, délibéré en Conseil des Ministres.

Les aérodromes de l'Etat affectés à la circulation aérienne publique relèvent du domaine public.

A ce titre, ils sont inaliénables, imprescriptibles et insaisissables tant qu'ils ne sont pas régulièrement désaffectés.

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, l'aménagement du territoire 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 77 :

Tout aérodrome ouvert au trafic aérien international dispose :

- a) des aides visuelles à la navigation ;
- b) des aides visuelles pour signaler les obstacles à la navigation et les zones d'emploi limité ;
- c) des systèmes électriques permettant d'assurer une alimentation permanente pour la sécurité du fonctionnement des installations et des services de navigation aérienne ;
- d) des services et du matériel de sauvetage et de lutte contre l'incendie ;
- e) d'un plan d'urgence d'aérodrome ;
- f) d'un plan d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés ;
- g) d'un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface ;
- h) d'un programme de prévention et d'atténuation du risque animalier ;
- i) d'un service d'opération d'avitaillement ;
- j) d'un service de gestion d'aire de trafic ;
- k) des services météorologiques ;

- l) d'un dispositif informatique de télésurveillance ;
- m) un service médical,

Article 77 bis :

Les services de la navigation aérienne fournis aux usagers comprennent notamment :

- a) la météorologie aéronautique ;
- b) l'information aéronautique ;
- c) les procédures de vol ;
- d) les cartes aéronautiques ;
- e) les communications, navigations et surveillances ;
- f) la circulation aérienne.

Article 81 :

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

La conception, la construction, la modification, la modernisation et l'exploitation de tout aérodrome non ouvert à la circulation aérienne publique sont réglementées par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions, sur proposition 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 après avis de l'Autorité de l'aviation civile.

Article 90 :

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 pour lequel 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 :

- a) d'obéir à tout ordre d'atterrir et à toutes autres instructions des autorités militaires et civiles tendant à mettre fin à cette violation ;
- b) d'obéir à tout ordre ou instruction desdites autorités d'atterrir sur un aéroport désigné à cet effet.

La République Démocratique du Congo assure la protection des passagers à bord des aéronefs et la sécurité dudit aéronef lors de l'interception.

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

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, conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe 3 à la Convention de Chicago.

Article 104 :

Les licences des membres du personnel aéronautique sont :

- a) pour le personnel navigant :
 - 1) la carte d'élève pilote, la carte d'élève de membre d'équipage de cabine ;
 - 2) la licence de pilote privé d'avion ;
 - 3) la licence de pilote professionnel d'avion ;
 - 4) la licence de pilote de ligne d'avion ;
 - 5) la licence de pilote privé d'hélicoptère ;

- 6) la licence de pilote professionnel d'hélicoptère ;
- 7) la licence de pilote de ligne d'hélicoptère ;
- 8) la licence de pilote de planeur ;
- 9) la licence de pilote de ballon libre ;
- 10) la licence de mécanicien navigant ;
- 11) la licence des membres d'équipage de cabine ;
- 12) la licence d'opérateur radiotéléphoniste navigant ;
- 13) la carte ultra-léger motorisée (ULM).

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) la carte d'ultra-léger motorisée (ULM).

Article 105 :

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 République Démocratique du Congo 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 membre du personnel dont 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 il pénètre.

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

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 113 :

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.

La licence d'exploitation est délivrée par le ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions, après avis technique de l'Autorité de l'Aviation Civile. Elle est renouvelable tous les cinq ans.

Les conditions juridiques et financières de délivrance, de renouvellement, de suspension ou de retrait de la licence d'exploitation sont fixées par

décret du Premier ministre délibéré en conseil des ministres.

Le certificat de transporteur aérien est délivré par l'Autorité de l'Aviation Civile. Il 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.

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.

Article 115 bis :

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.

Article 118 :

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

Pour être *éligible à la désignation*, l'entreprise remplit les conditions ci-après :

- a) être régulièrement constituée selon la législation en vigueur ;
- b) avoir son siège social, son administration centrale et son centre principal d'activité sur le territoire national ;
- c) détenir une licence d'exploitation et un certificat de transporteur aérien délivrés conformément à la présente Loi ;
- d) avoir au moins un aéronef en pleine propriété, *en leasing* ou en affrètement pour une durée supérieure à six mois et dont elle assure la conduite technique ;

- e) 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 ;
- f) 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 ;
- g) être soumise dans son actionnariat au contrôle effectif de l'Etat congolais ou de ses ressortissants.

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.

Le contrat de transport aérien 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 République Démocratique du Congo.

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 et celle des agences de fret aérien sont soumises à l'autorisation de l'Autorité de l'Aviation Civile.

Article 135 :

Les organismes de formation aéronautique, les organismes de formation au télépilotage, les centres de compétences 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.

Article 142 :

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

- a) 750 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est inférieur ou égale à 500 kilogrammes ;
- b) 1 500 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 500 kilogrammes mais ne dépasse pas 1 000 kilogrammes ;
- c) 3 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 1 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 2 700 kilogrammes ;
- d) 7 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 2 700 kilogrammes mais ne dépasse pas 6 000 kilogrammes ;
- e) 18 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 6 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 12 000 kilogrammes ;
- f) 80 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 12 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 25 000 kilogrammes ;
- g) 150 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 25 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 50 000 kilogrammes ;

- h) 300 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 50 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 200 000 kilogrammes;
- i) 500 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 200 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 500 000 kilogrammes ;
- j) 700 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 500 000 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.

Un arrêté du Ministre ayant l'Aviation Civile dans ses attributions peut réviser à la hausse les limites de responsabilités fixées dans la présente Loi pour tenir compte de l'inflation, en conformité avec les dispositions de la Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, signée à Montréal le 2 mai 2009.

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 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.

Article 2 :

Le Titre X de la Loi n°10/ 014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile ainsi que ses articles 159, 160, 161, 162, 163, 164, 167, et 168 sont soit créés, modifiés, soit supprimés ou remplacés comme suit :

TITRE X : DES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION, ENQUETES, 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 :

- a) au bureau permanent d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ;
- b) à l'Autorité de l'Aviation Civile ;
- c) à l'autorité aéroportuaire la plus proche ;
- d) au centre de Contrôle de la circulation aérienne avec lequel il est en liaison ;
- e) à l'autorité administrative locale.

La déclaration sur un accident ou un incident d'aviation est fait 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 :

- a) tout autre membre de l'équipage ;
- b) 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, aux tiers à la surface ou aux biens. 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.

Article 159 bis :

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 ter :

Ne sont pas communicables au public :

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

CHAPITRE II : DE L'ENQUETE TECHNIQUE

Section I : Des dispositions Générales

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.

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 réalisée conformément aux dispositions de la présente Loi ne vise nullement la détermination des fautes ou des responsabilités et ne doit, en aucune manière, être entravée par quelque action judiciaire ou administrative.

Article 160 bis :

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 ter :

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

Les autorités congolaises peuvent, sur base de la réciprocité :

- a) déléguer à un autre Etat membre de l'OACI la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique qui relève de leur compétence ;
- b) 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;
- c) demander l'assistance technique d'organismes ou d'entités d'autres Etats membres de l'OACI ;
- d) établir des accords ou protocoles en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation avec des organismes d'autres Etats membres de l'OACI.

Article 160 quater :

Les autorités congolaises peuvent, sur base de la réciprocité :

- a) déléguer à un autre Etat membre de l'OACI, la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique qui relève de leur compétence ;
- b) 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;
- c) demander l'assistance technique d'organismes ou d'entités d'autres Etats membres de l'OACI pour qu'ils fournissent.

CHAPITRE III : DE L'ORGANISME D'ENQUETE TECHNIQUE

Article 161 :

L'enquête technique relève de la compétence exclusive du Bureau Permanent d'Accidents et Incidents d'aviation, pour les accidents et incidents d'aviation civile qui se sont produits sur le territoire ou dans l'espace aérien congolais.

Le Président du Bureau déclenche l'enquête par la désignation d'un enquêteur chargé de la direction de l'enquête.

Il en détermine l'étendue ainsi que la procédure à suivre pour son exécution.

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

- a) un accident ou un incident survenu sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre Etat implique un aéronef immatriculé en République Démocratique du Congo ou exploité par une entreprise ayant son siège ou son principal établissement en République Démocratique du Congo ;
- b) l'aéronef impliqué avait à son bord au moins un ressortissant congolais, victime.

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 bis :

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 du Premier ministre, délibéré en Conseil des Ministres.

CHAPITRE IV : 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 V : 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.

Avant l'entrée en fonction, l'enquêteur technique est tenu de prêter serment devant le Procureur de la République du ressort.

Article 163 bis :

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.

A ce titre, ils accèdent sans restriction :

- a) au lieu de l'accident ou de l'incident ;
- b) aux installations de l'exploitant ;
- c) aux enregistrements vocaux des données de vol et surveillance vidéo ;
- d) à la documentation technique de l'aéronef et de l'exploitant ;
- e) au personnel de l'exploitant et à toute personne ressource.

Article 163 ter :

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 :

- a) 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 ;

- b) 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 quater :

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 quinquies :

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 au 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.

Article 163 sexies :

Tous les actes d'enquête prévus au présent chapitre sont consignés dans les procès-verbaux établis dans les conditions fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE VI : 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 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 :

- a) aux autorités administratives chargées de la sécurité de l'aviation civile, notamment au Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile ;
- b) aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transport aérien ou de leurs équipements ;
- c) aux personnes physiques et morales chargées

de l'exploitation des infrastructures ou des matériels de transport aérien ;

- d) 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 bis :

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 ter :

A l'issue de l'enquête technique, l'organisme d'enquête rend public un rapport dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article 164 quater :

Il est fait obligation aux autorités congolaises de mettre 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 quinquies :

L'organisme d'enquête rouvre l'enquête si :

- a) après la clôture de l'enquête, des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts ;
- b) un aéronef considéré comme disparu à l'issue des recherches officielles est retrouvé ultérieurement.

Article 164 sexies :

Le Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions est chargé de publier un rapport annuel en matière de sécurité, contenant des informations sur les types d'accidents, d'incidents et d'événements recensés.

CHAPITRE VII : DE LA RECHERCHE ET DU SAUVETAGE

Article 167 :

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

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

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

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 168 :

Le Gouvernement a l'obligation de 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 République Démocratique du Congo s'engage à

collaborer et à appliquer toutes mesures coordonnées, recommandées en vertu de la Convention de Chicago.

Article 3 :

Il est inséré à la loi n° 10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile, un titre X bis comprenant les articles 168 bis, 168 ter, 168 quater, 168 quinquies, 168 sixties, 168 septies et un titre X ter comprenant les articles 168 octies à 168 quadraginta libellés comme suit :

TITRE X BIS : DE LA GESTION DE LA SECURITE AERIENNE

Article 168 bis :

Le Gouvernement met en place, à travers l'Autorité de l'Aviation Civile, un programme national de sécurité de l'aviation civile conformément aux dispositions de la convention de Chicago et de ses annexes.

Ce programme fixe les objectifs nationaux de sécurité, à travers la gestion des risques de sécurité, l'assurance et la promotion de la sécurité.

Article 168 ter :

Tout prestataire de services ainsi que tout exploitant d'aviation générale qui effectue des vols au moyen d'avions de masse maximale certifiée au décollage, supérieure ou égale à 5.700 Kgs, mettent en place des systèmes de gestion de la sécurité proportionnels à la taille de leurs activités et à la complexité de leurs produits ou services aéronautiques et mettent à la disposition de l'Autorité de l'Aviation Civile toutes les informations relatives aux carences réelles ou potentielles en matière de sécurité de l'aviation civile.

Les prestataires de services visés au présent Titre sont :

- a) les organismes de formation agréés qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs ;
- b) les exploitants certifiés d'avions ou d'hélicoptères qui sont autorisés à effectuer du transport commercial ;
- c) les organismes de maintenance agréés qui

assurent des services à des exploitants d'avions ou d'hélicoptères effectuant le transport commercial ;

- d) les fournisseurs de services de circulation aérienne ;
- e) les exploitants d'aérodromes ;
- f) les opérateurs d'assistance des aéronefs en escale.

Article 168 quater :

Dans le cadre des systèmes de gestion de la sécurité, les prestataires de services ainsi que les exploitants d'aviation générale concernés conviennent avec l'Autorité de l'Aviation Civile, des objectifs d'amélioration du niveau acceptable de performance de sécurité à atteindre, dont la réalisation est constamment contrôlée et périodiquement évaluée.

Article 168 quinquies :

Toutes données, renseignements, informations, documents, enregistrements, déclarations, communications, indicateurs et rapports fournis ou recueillis dans le cadre de la mise en œuvre du programme national de sécurité de l'aviation civile ont un caractère confidentiel et ne peuvent être utilisés qu'en vue de renforcer la sécurité de l'aviation civile.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, certains des éléments indiqués peuvent être divulgués dans les cas suivants :

- a) sur réquisition des autorités judiciaires ou administratives compétentes aux fins d'enquête ou de poursuite pour des infractions commises ;
- b) à la requête de l'Autorité de l'Aviation Civile, Dans ce cas, le transfert et la divulgation de ces éléments doivent être effectués dans le cadre d'un accord ;
- c) lorsque l'Autorité de l'Aviation Civile ou le Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents et Incidents d'aviation considère que la communication de ces éléments aux professionnels, organismes aéronautiques, ou toutes autres entités concernées, est nécessaire

pour éviter les accidents ou les incidents graves d'aviation civile. Dans tous les cas, les données à caractère privé doivent être préservées.

Article 168 sexies :

Les personnels des prestataires de services et d'exploitants d'aviation générale visés a qui, conformément au programme national de sécurité de l'aviation civile, rendent compte des accidents, incidents, déficiences de sécurité ou des menaces présentant un risque réel ou potentiel sur la sécurité de l'aviation civile, ne peuvent subir des menaces ou des sanctions de la part de leurs employeurs en raison des informations fournies à l'occasion de leurs activités, sauf en cas de déclaration mensongère constatée et sanctionnée conformément à la législation en vigueur.

TITRE X TER : DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN

CHAPITRE I^{er} : DE LA SURETE

Section i : Des dispositions générales

Article 168 septies :

L'organisation de la sûreté de l'aviation civile en RDC est établie conformément à l'Annexe 17 à la Convention de Chicago du 07 décembre 1944.

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

Article 168 octies :

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

- a) 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 ;
- b) le Programme National de Contrôle de la Qualité de la Sûreté de l'Aviation Civile (PNCQSAC) ;

- c) le Programme National de Formation en Sûreté de l'Aviation Civile (PNFSAC).

Article 168 nonies :

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.

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

Section II : De l'organisation de la sûreté

Article 168 decies :

L'Autorité de l'Aviation Civile est désignée autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation civile de la République Démocratique du Congo.

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 undecies :

Il est institué, sur chaque aéroport, sous la supervision de l'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 responsabilités opérationnelles et de la supervision de la sûreté

Article 168 duodecies :

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 terdecies :

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.

Section IV : Des mesures de protection contre les actes d'intervention illicite

Article 168 quaterdecies :

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 habilitées 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 conjoint des ministres ayant l'aviation civile et la défense dans leurs attributions fixe les modalités d'application de la présente disposition.

Article 168 quindecies :

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 est dirigée contre les intérêts d'un autre 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 sexdecies :

Le transporteur aérien met en œuvre des mesures de sûreté sur le fret et les colis postaux avant leur embarquement dans les aéronefs et 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.

Article 168 septdecies :

En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, l'autorité aéroportuaire procède 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 aéroports non librement accessibles au public.

Article 168 octodecies :

Les autorités à exempter 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 sont déterminées dans le règlement de sûreté de l'aviation civile.

Article 168 novodecies :

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 vicies :

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 unvicies :

Le commandement exécutif d'une riposte à un acte d'intervention illicite qui se déroule sur le territoire congolais est assuré dans les conditions prévues par la législation applicable à la défense et des forces armées.

Section V : Du financement de la sûreté

Article 168 duovicies :

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

Toutefois, en cas de concession d'un aéroport, 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 tervicies :

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

- a) 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 ;
- b) 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 générales

Article 168 quatervicies :

L'organisation de la facilitation du transport aérien en RDC est établie conformément à l'Annexe 9 à la Convention de Chicago. Du 07 décembre 1944 ainsi qu'aux dispositions de la présente loi.

Section II : Organisation

Article 168 quinvicies :

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 sexvicies :

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 septvicies :

Le président du comité national de facilitation du transport aérien est de droit membre du Comité National de Sécurité de l'Aviation Civile.

Section III : Des documents de voyage

Article 168 octovicies :

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

- a) être lisibles à la machine ;
- b) incorporer les données biométriques des demandeurs ;
- c) 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 adhère au Répertoire des clés publiques (RCP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 168 novovicies :

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 : De la gestion des urgences de santé publique dans le secteur de l'aviation

Article 168 tricies :

Sous réserve de la protection des données personnelles, 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 X Quater : DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Article 168 untricies

Les exploitants et les fournisseurs de services de l'aviation civile sont tenus de se conformer aux normes en vigueur en matière de protection de l'environnement.

Ils s'engagent à prêter leur concours dans l'atteinte des objectifs de réduction des émissions des aéronefs conformément au cadre réglementaire applicable défini par l'Autorité de l'aviation Civile.

A ce titre, les dépôts de déchets provenant des services de bord des aéronefs, des restaurants, des cuisines et des organismes de maintenance des aéronefs, des magasins de fret, des dépôts de carburant et lubrifiant, de toilettes de tous les services et installations aéroportuaires, des centres de soins médicaux situés sur les installations aéroportuaires ou de toutes autres activités liées à l'aviation civile susceptibles de générer des déchets, doit se faire dans des décharges agréées.

Article 4 :

Le Titre XI de la Loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile ainsi que ses articles 169, 169 bis, 169 ter, 169 quater, 170, 172, 175, 176, 177, 177 bis, 177 ter, 180, 181 bis, 182, 183, 183 ter, 183 quater, 183 sexies, 183 septies, 184, 184 bis, 184 ter, 184 quater, 185, 185 bis, 185 ter, 186, 187 et 188 sont soit créés, soit modifiés comme suit :

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 ;

Article 169 bis :

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 :

- a) avertissement ;
- b) blâme ;
- c) 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 ter

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 quater :

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 prononcées par le tribunal compétent.

Un arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions fixe le taux des amendes administratives ainsi que les modalités d'application des 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 République Démocratique du Congo, 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 République Démocratique du Congo est partie.

Article 170 bis :

En application de la Convention de Tokyo de 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, telle qu'amendée par le Protocole de Montréal du 4 avril 2014, outre les compétences qui leur sont reconnues par le droit en vigueur, les cours et tribunaux de la République Démocratique du Congo sont également compétents pour connaître :

- a) En tant qu'Etat d'immatriculation, les infractions commises à bord d'un aéronef inscrit sur le Registre d'immatriculation congolais ;
- b) En tant qu'Etat d'atterrissage :
 1. Lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise ou l'acte est accompli atterrit en République Démocratique du Congo et que l'auteur présumé de l'infraction est encore à bord ;
 2. 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 République Démocratique du Congo, 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 ;
- c) 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 République Démocratique du Congo.

Section 3 : Des infractions relatives aux aéronefs, aux licences du personnel et à la circulation aérienne

Article 172 :

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

Article 175 :

Est puni d'une servitude pénale d'un à cinq ans et d'une amende de cinquante millions à cent millions de francs congolais, quiconque délivre, en violation des dispositions de la présente loi et ses mesures d'exécution :

- a) une licence d'exploitation ;
- b) un certificat de transporteur aérien ;
- c) un certificat de navigabilité ;
- d) un permis de transporteur aérien étranger ;
- e) une autorisation d'exploitation des services aériens privés ;
- f) une autorisation de travail aérien ;
- g) un certificat d'opérateur d'assistance des aéronefs en escale ;
- h) une homologation d'installation pétrolière d'aviation fixe et mobile ;
- i) un permis de conduire spécial ;
- j) 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 de cinquante millions à cent 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 survol par un aéronef est puni d'une servitude pénale de cinq à dix ans et d'une amende de cent millions à deux cents millions de francs congolais.

Article 177 bis :

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

- a) pénètre l'espace aérien national sans avoir obtenu l'autorisation de survol requise ;
- b) 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 desdites 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 ter :

Est puni d'une servitude pénale de cinq à dix ans et d'une amende équivalente de quatre-vingt millions à cent vingt millions de francs congolais quiconque :

- a) exploite ou fait exploiter les installations pétrolières d'aviation fixes et mobiles sans homologation de l'Autorité de l'Aviation Civile ;
- b) 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 ;
- c) laisse circuler ou conduit un engin de piste ne répondant pas aux conditions sécuritaires réglementaires ;
- d) laisse circuler ou conduit un engin de piste non agréé ou sans agrément à bord ;
- e) 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 ;
- f) ravitaille et fait ravitailler un aéronef ou une installation pétrolière d'aviation par un agent non agréé.

Section 5 : Des infractions contre la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.

Article 178 :

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

- a) la capture illicite d'un aéronef en vol ou au sol ;
- b) les actes de violence contre *une* personne à bord d'un aéronef de nature à compromettre la sécurité ;
- c) les actes de violence contre une personne se trouvant dans un aéroport ou dans les installations aéroportuaires ;
- d) la prise d'otages à bord d'un aéronef ou dans un aéroport ou 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 vingt millions à cinquante millions de francs congolais.

Article 179 :

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

- a) accomplit à rencontre 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 ;
- b) 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 ;

- c) 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 ;
- d) 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 ;
- e) 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 ;
- f) 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 ;
- g) communique une information qu'elle sait être fautive et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol ;
- h) 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 ;
- i) 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 ;
- j) 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 179 bis :

Les auteurs d'infractions et actes visés à l'article précédent sont punis :

- a) de cinq à dix ans de servitude pénale principale et d'une amende variant entre vingt millions et cinquante millions (30.000.000) de Francs Congolais ;
- b) de dix à vingt ans de servitude pénale principale et d'une amende variant entre quarante millions et cent millions de Francs Congolais ;
- c) du maximum de la servitude pénale principale s'il en est résulté la mort d'une ou de plusieurs personnes.

Article 179 ter :

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 jours à deux mois d'emprisonnement et de trois cent mille à un million cinq cents mille francs congolais d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement.

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

Article 179 quater :

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 179 quinquies :

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 :

- a) d'une cargaison, d'un bagage ou de tout autre objet classifié marchandise dangereuse ;
- b) de spécimens d'espèces de faune et de flore

- sauvages totalement ou partiellement protégées ainsi que leurs produits ;
- c) 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 ;
- d) Toute arme biologique, chimique ou nucléaire, en sachant qu'il s'agit d'une arme biologique, chimique ou nucléaire ;
- e) 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 en vertu d'un accord de garanties avec l'agence internationale de l'énergie atomique ;
- f) 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 biologique, chimique ou nucléaire sans autorisation licite et avec l'intention de les utiliser à cette fin.

Article 179 sexies :

Les auteurs d'infractions et actes visés à l'article précédent sont punis :

S'agissant du point a) de deux à cinq ans de servitude pénale principale et d'une amende variant entre cinquante millions et cent millions de Francs Congolais ou de l'une de ces peines ;

S'agissant du point b) :

- 1) 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 ;

- 2) d'une servitude pénale principale de un à deux ans et d'une amende de cent millions à deux cents millions 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 servitude pénale et de cent millions à trois cents millions d'amende ou de l'une de ces peines.

Article 179 septies :

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

Article 179 octies :

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 à dix millions de francs congolais.

Section 4 : Des infractions relatives aux aérodromes

Article 183 :

Est puni d'une servitude pénale de cinq à dix ans et d'une amende deux cents millions à cinq cents millions de francs congolais, quiconque construit, modifie ou exploite un aérodrome sans autorisation préalable du Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Sans préjudice de la saisie de l'aéronef ayant atterri sur ledit aérodrome, les mêmes peines prévues à l'alinéa précédent s'appliquent à tout exploitant d'aéronef qui dessert un aérodrome construit, modifié ou exploité sans autorisation préalable du Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Article 183 bis :

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

Article 183 ter :

Est puni d'une servitude pénale de six mois à deux ans et d'une amende de dix millions à vingt millions de francs congolais, quiconque conduit un véhicule ou un engin dans la zone côté piste sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique sans détenir une attestation spéciale conformément aux dispositions de la présente loi.

Section 6 : Des infractions relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Article 183 quater :

Est punie d'une amende de cinq cent mille à trois millions de Francs Congolais d'amende et d'un à douze mois de servitude pénale principale ou de l'une de ces deux 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 quinquies :

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

- a) soit en s'opposant à l'accomplissement de la mission des enquêteurs techniques ;
- b) 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 sexies :

Les personnes morales reconnues responsables pénalement des infractions définies à l'article précédent, encourent les sanctions suivantes :

- a) une amende de quinze millions à cinquante millions (50.000.000) de Francs Congolais ;
- b) une ou plusieurs des peines suivantes :

- 1) 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 ;
- 2) la fermeture définitive ou pour une durée de six mois à cinq ans des établissements ou de l'un ou de plusieurs des établissements de l'entreprise ayant servi à commettre les faits incriminés ;
- 3) l'exclusion des marchés publics à titre définitif ou pour une durée de cinq ans ou plus ;
- 4) 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 7 : 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 l'équivalent au quadruple du titre de transport aérien sur la même destination, toute personne qui prend place à bord d'un aéronef assurant le transport aérien public sans justifier d'un titre de voyage ou avec un titre de voyage non valide, sans préjudice de l'exclusion du territoire national en ce qui concerne les vols internationaux.

La personne physique ou morale intervenant dans l'émission du titre de transport aérien non valide et le transporteur aérien ayant transporté le passager visé à l'alinéa premier du présent article sont punis d'une amende de 50 millions à 100 millions de Francs congolais.

Le transporteur aérien visé ci-dessus est tenu de payer l'amende avant d'effectuer le prochain vol.

Section 8 : Des dispositions communes.

Article 188 :

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 5 :

L'article 13 du Titre I et Les articles 65, 66, 71, 73, 74, 75 et 76 sont supprimés du Titre III de la loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile.

Article 6 :

Il est créé et inséré un Chapitre V ainsi que les articles 58 bis et 58 ter au Titre II de la Loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile, libellés comme suit :

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

Article 58 bis :

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.

Les dérogations aux dispositions de l'alinéa précédent sont fixées par voie réglementaire.

Article 58 ter :

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

Article 7 :

Les articles 62 bis, 70 bis et 79 bis sont créés et insérés au Titre III de la loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile.

Article 62 bis :

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

Article 70 bis :

Tout aéroport destiné 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 aéroport 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 aéroport 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'aéroport ou dans l'espace aérien environnant ou si des raisons d'ordre public le justifient.

Article 79 bis :

Tous les aéroports sont soumis à l'inspection 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'aéroport conformément à la réglementation.

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

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

Article 3 :

Il est créé et inséré un article 112 bis au Titre VII de la Loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile, libellé comme suit :

Article 112 bis :

En cas des circonstances exceptionnelles, 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 9 :

Les articles 25, 111 et 190 de la Loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile sont abrogés et l'article 191 est créé.

Article 191 :

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

Fait à Kinshasa, le 12 janvier 2023

Félix-Antoine TSHISEKEDI TSHILOMBO

JOURNAL OFFICIEL



de la

République Démocratique du Congo

Cabinet du Président de la République

Conditions d'abonnement, d'achat du numéro et des insertions

Les demandes d'abonnement ainsi que celles relatives à l'achat de numéros séparés doivent être adressées au Service du Journal Officiel, Cabinet du Président de la République, B.P. 4117, Kinshasa 2.

Les montants correspondant au prix de l'abonnement, du numéro et des insertions payantes sont payés suivant le mode de payement des sommes dues à l'Etat.

Les actes et documents quelconques à insérer au Journal Officiel doivent être envoyés au Journal Officiel de la République Démocratique du Congo, à Kinshasa/Gombe, Avenue Colonel Lukusa n° 7, soit par le Greffier du Tribunal s'il s'agit d'actes ou documents dont la loi prescrit la publication par ses soins, soit par les intéressés s'il s'agit d'acte ou documents dont la publication est faite à leur diligence.

Les abonnements sont annuels ; ils prennent cours au 1^{er} janvier et sont renouvelables au plus tard le 1^{er} décembre de l'année précédant celle à laquelle ils se rapportent.

Toute réclamation relative à l'abonnement ou aux insertions doit être adressée au Service du Journal Officiel, B.P. 4117, Kinshasa 2.

Les missions du Journal Officiel

Aux termes des articles 3 et 4 du Décret n° 046-A/2003 du 28 mars 2003 portant création, organisation et fonctionnement d'un service spécialisé dénommé «Journal Officiel de la République Démocratique du Congo», en abrégé «J.O.R.D.C.», le Journal Officiel a pour missions :

- 1°) la publication et la diffusion des textes législatifs et réglementaires pris par les Autorités compétentes conformément à la Constitution ;
- 2°) la publication et la diffusion des actes de procédure, des actes de sociétés, d'associations et de protêts, des partis politiques, des dessins et modèles industriels, des marques de fabrique, de commerce et de service ainsi que tout autre acte visé par la loi ;
- 3°) la mise à jour et la coordination des textes législatifs et réglementaires.

Il tient un fichier constituant une banque de données juridiques.

Le Journal Officiel est dépositaire de tous les documents imprimés par ses soins et en assure la diffusion aux conditions déterminées en accord avec le Directeur de Cabinet du Président de la République.

La subdivision du Journal Officiel

Subdivisé en quatre Parties, le Journal Officiel est le bulletin officiel qui publie :

dans sa Première Partie (bimensuelle) :

- les textes légaux et réglementaires de la République Démocratique du Congo (les Lois, les Ordonnances-Lois, les Ordonnances, les Décrets et les Arrêtés Ministériels...);
- les actes de procédure (les assignations, les citations, les notifications, les requêtes, les jugements, arrêts...);
- les annonces et avis.

dans sa Deuxième Partie (bimensuelle) :

- les actes de sociétés (statuts, procès-verbaux des Assemblées Générales);
- les associations (statuts, décisions et déclarations);
- les protêts;
- les statuts des partis politiques.

dans sa Troisième Partie (trimestrielle) :

- les brevets;
- les dessins et modèles industriels;
- les marques de fabrique, de commerce et de service.

dans sa Quatrième Partie (annuelle) :

- les tableaux chronologique et analytique des actes contenus respectivement dans les Première et Deuxième Parties;

numéros spéciaux (ponctuellement) :

- les textes légaux et réglementaires très recherchés.

E-mail : journalofficielrdc@gmail.com

Sites : www.journalofficiel.cd

www.glin.gov

Dépôt légal n° Y 3.0380-57132