

7. Autorité de l'Aviation Civile ;
8. Groupe d'Etudes des Transports (GET)
9. Fournisseur des services aéroportuaires ;
10. Fournisseur des services de la navigation aérienne ;
11. Fournisseur des services d'assistance au sol ;
12. Exploitants des services aériens ;
13. Union nationale des pilotes ;
14. Association des contrôleurs de trafic aérien ;
15. Bureau permanent d'enquêtes d'accidents et Incidents d'aviation;
16. Fournisseur des données météorologiques ;
17. Conseil Médical de l'Aviation Civile ;
18. Secteur des assurances.

Article 4 :

Le Bureau du Cadre est constitué de la manière suivante :

1. Présidence : délégué du Ministère ayant l'aviation civile dans ses attributions ;
2. Vice-présidence : délégué du Ministère ayant les Affaires Etrangères dans ses attributions ;
3. Rapporteur : délégué de l'Autorité de l'Aviation Civile ;
4. Rapporteur adjoint : délégué du fournisseur des services de la navigation aérienne.

Chapitre IV : Du fonctionnement

Article 5 :

Un règlement intérieur, approuvé par le Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions, fixe l'organisation et le fonctionnement du Cadre.

Article 6 :

Le Cadre se réunit en session ordinaire deux fois l'an et en session extraordinaire en cas de nécessité.

A l'issue de la session, il transmet ses avis au Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Article 7 :

Le budget de fonctionnement du Cadre, dont le montant est fixé par arrêté du Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions, est aligné sur les frais de fonctionnement de son Ministère.

Article 8 :

Les membres du Cadre ont droit à un jeton de présence dont le montant est fixé par arrêté du Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Article 9 :

Sont abrogés toutes les dispositions antérieures contraires au présent Décret.

Article 10 :

Le Ministre des Transports et Voies de Communication est chargé de l'exécution du présent Décret qui entre en vigueur à la date de sa signature.

Fait à Kinshasa, le 02 octobre 2012

MATATA PONYO MAPON

Me Justin Kalumba Mwana-Ngongo
Ministre des Transports et Voies de
Communication

Décret n° 12/037 du 02 octobre 2012 fixant les normes de conception, de construction ainsi que les conditions d'exploitation technique et d'entretien des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique

Le Premier Ministre,

Vu la Constitution, telle que modifiée par la loi n°11/002 du 20 janvier 2011 portant révision de certains articles de la Constitution du 18 février 2006, spécialement son article 92 ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944, spécialement en son article 28 et son Annexe 14 ;

Vu la Loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile, spécialement en ses articles 59, 60, 61, 62, 70, 71, 72, 73, 77 et 79 ;

Vu l'Ordonnance n°12/003 du 18 avril 2012 portant nomination d'un Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu l'Ordonnance n°12/004 du 28 avril 2012 portant nomination des Vice-Premiers Ministres, des Ministres, d'un Ministre Délégué et des Vice-ministres ;

Vu l'Ordonnance n°12/007 du 11 juin 2012 portant organisation et fonctionnement du Gouvernement, modalités pratiques de collaboration entre le Président de la République et le Gouvernement ainsi qu'entre les membres du Gouvernement ;

Vu l'Ordonnance n°12/008 du 11 juin 2012 fixant les attributions des ministères ;

Vu le Décret n°011/29 du 10 juin 2011 portant statuts d'un établissement public dénommé « Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo », en sigle, « AAC/RDC » ;

Considérant la nécessité de la mise en œuvre des recommandations issues de l'audit OACI de supervision du système national de sécurité de l'aviation civile de la République Démocratique du Congo, effectué du 18 au 26 septembre 2006 ;

Sur proposition du Ministre des Transports et Voies de Communication ;

Le Conseil des Ministres entendu ;

D E C R E T E :

Chapitre I : Des dispositions générales

Article 1^{er} :

Le présent décret fixe les normes de conception, de construction ainsi que les conditions d'exploitation technique et d'entretien des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Les dispositions du présent décret ne s'appliquent pas aux aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique.

Article 2 :

Au sens du présent décret, on entend par :

- 1) **aérodrome** : surface définie sur terre ou sur eau (comprenant éventuellement bâtiments, installations et matériels), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface ;
- 2) **aérodrome certifié** : aérodrome dont l'exploitant a reçu un certificat d'aérodrome ;
- 3) **aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique** : aérodrome ouvert à l'usage des aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées ;
- 4) **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 ;
- 5) **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 ;
- 6) **aire d'atterrissage** : partie d'une aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs ;
- 7) **aire de demi-tour sur piste** : aire définie sur un aérodrome terrestre, contiguë à une piste pour permettre aux avions d'effectuer un virage à 180° sur la piste ;

- 8) **aire de manœuvre** : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.
- 9) **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 ;
- 10) **aire de trafic** : aire définie sur un aérodrome terrestre destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien ;
- 11) **aire de sécurité d'extrémité de piste** : aire symétrique par rapport au prolongement de l'axe de la piste et adjacente à l'existence de la bande, qui est destinée principalement à réduire les risques de dommages matériels au cas où un avion atterrirait trop court ou dépasserait l'extrémité de la piste ;
- 12) **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 ;
- 13) **balise** : objet disposé au-dessus du niveau du sol pour indiquer un obstacle ou une limite ;
- 14) **bande de piste** : aire définie, dans laquelle sont compris la piste ainsi que le prolongement d'arrêt, si un tel prolongement est aménagé, et qui est destinée :
 - i. à réduire les risques de dommages matériels au cas où un avion sortirait de la piste ;
 - ii. à assurer la protection des avions qui survolent cette aire au cours des opérations de décollage ou d'atterrissage.
- 15) **bande de voie de circulation** : aire dans laquelle est comprise une voie de circulation, destinée à protéger les avions qui circulent sur cette voie et à réduire les risques de dommages matériels causés à un avion qui en sortirait accidentellement ;
- 16) **certificat d'aérodrome** : certificat délivré par l'autorité compétente en vertu des règlements applicables en matière d'exploitation d'un aérodrome ;
- 17) **feu aéronautique à la surface** : feu, autre qu'un feu de bord, spécialement prévu comme aide à la navigation aérienne ;
- 18) **feu fixe** : feu dont l'intensité lumineuse reste constante lorsqu'il est observé d'un point fixe ;
- 19) **indicateur de direction d'atterrissage** : dispositif indiquant visuellement la direction et le sens désignés pour l'atterrissage et le décollage ;
- 20) **marque** : symbole ou groupe de symboles mis en évidence à la surface de l'aire de mouvement pour fournir des renseignements aéronautiques ;

- 21) **numéro de classification de chaussée** : nombre qui exprime la force portante d'une chaussée pour une exploitation sans restriction ;
- 22) **phare aéronautique** : feu aéronautique à la surface, visible d'une manière continue ou intermittente dans tous les azimuts afin de désigner un point particulier à la surface de la terre ;
- 23) **phare d'aérodrome** : phare aéronautique servant à indiquer aux aéronefs en vol l'emplacement d'un aérodrome ;
- 24) **phare d'identification** : phare aéronautique émettant un indicatif permettant de reconnaître un point de référence déterminité ;
- 25) **piste** : aire rectangulaire définie sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs ;
- 26) **piste aux instruments** : piste destinée aux aéronefs qui utilisent des procédures d'approche aux instruments. Il peut s'agir de :
- I. Une piste avec approche classique. Piste aux instruments desservie par des aides visuelles et une aide non visuelle assurant au moins un guidage en direction, satisfaisant pour une approche en ligne droite.
 - II. Une piste avec approche de précision, catégorie I : piste aux instruments desservie soit par un ILS ou un MLS soit tous les deux et des aides visuelles, destinée à l'approche avec une hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft), avec une visibilité au moins égale à 550 m.
 - III. Une piste avec approche de précision. Catégorie II : piste aux instruments desservie soit par un ILS ou un MLS soit tous les deux, jusqu'à la surface de la piste au moins égale de cette surface et :
 - a. Destinée à l'approche avec une hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft), ou sans hauteur de décision, et une portée visuelle de piste au moins égale à 175 m.
 - b. Destinée à l'approche avec une hauteur de décision inférieure à 15 m (50 ft), ou sans hauteur de décision, et une portée visuelle de piste au moins égale à 175 m mais au moins égale à 50 m.
- 27) **piste avec approche de précision** : voir piste aux instruments ci-dessus.
- 28) **plate-forme d'attente de circulation** : aire définie où les aéronefs peuvent être mis en attente ou dépassés, pour faciliter la circulation à la surface ;
- 29) **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 ;
- 30) **poste de stationnement d'aéronef** : emplacement désigné sur une aire de trafic, destiné à être utilisé pour le stationnement d'un aéronef ;
- 31) **prolongement dégagé** : aire rectangulaire définie, au sol ou sur l'eau, placée sous le contrôle de l'autorité compétente et choisie ou aménagée de manière à constituer une aire convenable au-dessus de laquelle un avion peut exécuter une partie de la montée initiale jusqu'à une hauteur spécifiée ;
- 32) **programme national de sûreté** : ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité ;
- 33) **système de gestion de la sécurité** : approche systémique de la gestion de la sécurité dans un aéroport ou dans un aérodrome comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires ;
- 34) **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 ;
- 35) **voie de circulation** : voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour la circulation à la surface des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome, notamment :
 - i. voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef : partie d'une aire de trafic désignée comme voie de circulation et destinée à permettre l'accès à un poste de stationnement d'aéronef.
 - ii. voie de circulation d'aire de trafic : partie d'un réseau des voies de circulation qui est située sur une aire de trafic et destinée à matérialiser un parcours permettant de traverser cette aire.
 - iii. voie de sortie rapide : voie de circulation raccordée à une piste suivant un angle aigu et conçue de façon à permettre à un avion qui atterrit de dégager la piste à une vitesse plus élevée que celle permise par les autres voies de sortie, ce qui permet de réduire au minimum la durée d'occupation de la partie.
- 36) **voie de service** : route de surface aménagée sur l'aire de mouvement et destinée à l'usage exclusif des véhicules ;
- 37) **zone de toucher des roues** : partie de la piste, située au-delà du seuil où il est prévu que les avions qui atterrissent entrent en contact avec la piste.

Chapitre 2 : Des normes de conception et de construction d'aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique

Section 1^{ère} : Des normes de conception des aérodromes

Article 3 :

Tout projet de construction ou de modernisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est subordonné à l'élaboration préalable d'un plan directeur de développement des infrastructures conformément aux dispositions du présent décret et les

règlements techniques et procédures d'application, édictés par l'Autorité de l'Aviation Civile.

Il fait en outre l'objet d'une étude d'impact environnemental et social préalable 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 4 :

Le plan de construction et de modernisation d'un aérodrome prend en compte la diversité d'impacts environnementaux associés, non seulement à leur exploitation, mais aussi aux infrastructures supplémentaires visant à en faciliter le développement et la croissance.

Il prévoit notamment la réalisation des stations d'épuration des eaux usées et les mesures destinées à lutter contre la pollution des rivières se trouvant éventuellement à l'intérieur ou à l'extérieur du domaine aéroportuaire.

Article 5 :

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

Article 6 :

La construction de tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est soumise à une autorisation du Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions, après avis technique de l'Autorité de l'aviation civile.

Cette autorisation est subordonnée à des garanties morales, financières et techniques déterminées par Arrêté du Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

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

Section 2 : Des normes de construction des aérodromes

Article 7 :

Tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique dispose d'un code de référence qui définit les caractéristiques de l'aérodrome, les installations adaptées aux avions qui seront appelés à l'utiliser ainsi que les spécifications de longueur de piste ou de résistance de chaussée.

Ce code, choisi à des fins de planification d'aérodrome, est déterminé conformément aux

caractéristiques des avions auxquelles une installation est destinée. Il se compose de deux éléments essentiels liés aux caractéristiques de performance et aux dimensions de l'avion.

Article 8 :

Tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique comprend des caractéristiques dimensionnelles et autres renseignements connexes dont les données suivantes doivent être mesurées ou décrites :

- 1) la piste ;
- 2) la bande
- 3) les voies de circulation ;
- 4) les aires de trafic ;
- 5) les limites de l'aire relevant du service de contrôle de la circulation aérienne ;
- 6) le prolongement dégagé ;
- 7) les aides visuelles pour les procédures d'approche, marques et feux de piste, des voies de circulation et d'aire de trafic, les autres aides visuelles de guidage et de contrôle sur les voies de circulation et sur les aires de trafic, y compris les points d'attente de circulation et les barres d'arrêt ainsi que le système de guidage usuel pour l'accostage ;
- 8) l'emplacement et la fréquence radio de tout point de vérification VOR d'aérodrome ;
- 9) l'emplacement et l'identification des itinéraires normalisés de circulation au sol.

Article 9 :

La piste d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne doit être capable de supporter la circulation des avions auxquels elle est destinée.

La surface d'une piste est construite en dur de manière à fournir de bonnes caractéristiques de frottement lorsque cette piste est mouillée.

Elle est construite sans irrégularités qui auraient pour effet de réduire les caractéristiques de frottement ou de nuire, de toute autre manière, au décollage ou à l'atterrissage d'un avion.

Les caractéristiques de frottement des surfaces des pistes neuves sont définies par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions sur proposition de l'Autorité de l'aviation civile.

Article 10 :

Le point de référence d'aérodrome doit être déterminé pour un aérodrome lorsqu'une surface extérieure est établie.

Pour chaque aérodrome, la température de référence doit être déterminée en degré Celsius.

L'altitude d'un aérodrome est mesurée et indiquée. Pour toute piste aux instruments, l'altitude de chaque

seuil et de tout point significatif intermédiaire, haut et bas, le long de la piste doit être mesurée et indiquée.

Article 11 :

Les distances suivantes sont calculées pour une piste dont le chiffre de code est 3 ou 4 et pour une piste aux instruments lorsque le chiffre est 1 ou 2 :

- 1) distance de roulement utilisable au décollage ;
- 2) distance utilisable au décollage ;
- 3) distance utilisable pour l'accélération-arrêt ; et
- 4) distance utilisable à l'atterrissage.

Article 12 :

Le plan de construction d'un aérodrome prévoit l'aménagement des voies de circulation pour assurer la sécurité et la rapidité des mouvements des aéronefs à la surface.

Il prévoit également :

- 1) les aires de trafic nécessaires aux opérations d'embarquement et de débarquement des passagers, des marchandises et de la poste ainsi qu'aux opérations de petit entretien ne gênant pas la circulation aux aérodromes ;
- 2) l'aménagement d'une ou de plusieurs plates-formes d'attente de circulation en vue de faire face à la densité de la circulation.

Article 13 :

La piste d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est dotée des voies d'entrée et de sortie en nombre suffisant pour accélérer le mouvement des avions à destination et en provenance de cette piste.

La résistance d'une voie de circulation doit être au moins égale à celle de la piste qu'elle est appelée à desservir.

Article 14 :

Un ou plusieurs points d'attente avant piste doivent être aménagés sur la voie à l'intersection d'une voie de circulation et d'une piste, à l'intersection d'une piste avec une autre piste lorsque la première fait partie d'un itinéraire normalisé de la circulation à la surface.

Article 15 :

Tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est doté d'aires de trafic nécessaires aux opérations d'embarquement et de débarquement des passagers, des marchandises et de la poste ainsi qu'aux opérations de petit entretien ne gênant pas la circulation d'aérodrome.

Article 16 :

Tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique dispose des systèmes électriques permettant d'assurer la sécurité du fonctionnement des installations et services de navigation aérienne.

Sur les aérodromes équipés d'un balisage de piste, mais ne disposant d'aucune source d'alimentation électrique auxiliaire, l'exploitant d'aérodrome prévoit de balisage lumineux de secours destinés à baliser les obstacles ou à délimiter les voies de circulation et les aires de mouvement.

Article 17 :

Tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est doté des aides visuelles à la navigation et des aides visuelles pour signaler les obstacles à la navigation et les zones d'emploi limité.

Il est également doté d'un dispositif lumineux d'approche et de guidage sur la piste.

Un arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions détermine, après avis technique de l'Autorité de l'aviation civile, les spécifications techniques des aides visuelles, du dispositif lumineux d'approche et de guidage sur la piste.

Article 18 :

Les spécifications techniques et les modalités de mise en œuvre des articles 8 à 18 du présent Décret sont définies par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions, sur proposition de l'Autorité de l'aviation civile.

Article 19 :

Tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est doté des services et du matériel de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

Section 3 : De la certification des aérodromes

Article 20 :

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

Article 21 :

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

Il élabore et met en œuvre un manuel d'aérodrome.

Le contenu et les modalités d'approbation du système de gestion de la sécurité et du manuel d'aérodrome sont fixés par arrêté du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Chapitre 3 : Des conditions d'exploitation et d'entretien d'aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique

Article 22 :

Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique sont construits et exploités soit par l'Etat, soit par les privés conformément aux lois en vigueur et aux dispositions du présent décret.

Article 23 :

L'exploitation de tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est soumise à l'autorisation du ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions, après avis technique de l'Autorité de l'aviation civile.

Cette autorisation est subordonnée à des garanties morales, financières et techniques déterminées par Arrêté du Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Article 24 :

Les autorisations de construction et d'exploitation précisent les conditions techniques d'équipements et d'utilisation de l'aérodrome.

Article 25 :

L'autorisation d'exploitation a une validité d'un an renouvelable.

Les conditions de renouvellement sont identiques à celles de la délivrance.

Article 26 :

L'exploitant d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique met en œuvre et maintient un programme de sûreté d'aéroport.

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

Article 27 :

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

Article 28 :

Lorsque les conditions ayant prévalu à la délivrance ne sont plus respectées, les autorisations d'exploitation sont soit restreintes, soit suspendues ou soit retirées.

Les autorisations d'exploitation sont restreintes en cas de :

- incompatibilité d'utilisation avec un autre aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ou réservé à l'usage d'administration de l'Etat ;

- défaillance des dispositifs destinés à contribuer à la sécurité de l'aérodrome ;
- usage abusif ;
- violation du contenu du manuel d'aérodrome.

Les autorisations d'exploitation sont suspendues chaque fois que l'aérodrome ne remplit plus les conditions techniques et juridiques qui ont prévalu à la délivrance de celles-ci.

Les autorisations d'exploitation sont retirées :

- En cas de retrait du certificat d'aérodrome ;
- Si l'aérodrome a cessé d'être utilisé par les aéronefs depuis plus de deux ans ou s'est révélé dangereux pour la circulation aérienne ;
- Infractions aux lois et règlements d'ordre public notamment la violation de la législation douanière et les atteintes à la sûreté de l'Etat.

Article 39 :

L'Autorité de l'Aviation Civile veille à ce que l'exploitant d'aérodrome respecte le manuel d'exploitation d'aérodrome contenant tous les renseignements utiles sur le site, les installations, les services, l'équipement et les procédures d'exploitation.

Chapitre 4 : De l'entretien des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique

Article 30 :

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

Article 31 :

L'entretien de tout aérodrome se fait conformément au programme d'entretien défini dans le manuel d'entretien d'aérodrome.

Article 32 :

L'Autorité de l'Aviation Civile prescrit des consignes dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public conformément aux règles de la circulation aérienne.

Chapitre 5 : Des dispositions finales

Article 33 :

Sont abrogés toutes les dispositions antérieures contraires au présent Décret.

Article 34 :

Le Ministre des Transports et Voies de Communication est chargé de l'exécution du présent Décret qui entre en vigueur à la date de sa signature.

Fait à Kinshasa, le 02 octobre 2012

MATATA PONYO MAPON

Me Justin Kalumba Mwana-Ngongo
Ministre des Transports et Voies de
Communication

Décret n° 12/038 du 02 octobre 2012 portant création, organisation et fonctionnement du Conseil Médical de l'aviation

Le Premier Ministre,

Vu la Constitution, telle que modifiée par la Loi n°11/002 du 20 janvier 2011 portant révision de certains articles de la Constitution de la République Démocratique du Congo du 18 février 2006, spécialement son article 92 ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 et spécialement en son Annexe 1 ;

Vu la loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile, spécialement en ses articles 108 et 109 ;

Vu l'Ordonnance n°12/003 du 18 avril 2012 portant nomination d'un Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu l'Ordonnance n°12/004 du 28 avril 2012 portant nomination des Vice-Premiers Ministres, des Ministres, d'un Ministre Délégué et des Vice-ministres ;

Vu l'Ordonnance n°12/007 du 11 juin 2012 portant organisation et fonctionnement du Gouvernement, modalités pratiques de collaboration entre le Président de la République et le Gouvernement ainsi qu'entre les membres du Gouvernement ;

Vu l'Ordonnance n°12/008 du 11 juin 2012 fixant les attributions des Ministères ;

Vu le Décret n° 011/29 du 10 juin 2011 portant Statuts d'un établissement public dénommé « Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo », en sigle, « AAC/RDC » ;

Considérant la nécessité de la mise en œuvre des recommandations issues de l'audit OACI de supervision du système national de sécurité de l'aviation civile de la République Démocratique du Congo, effectué du 18 au 26 septembre 2006 ;

Sur proposition des Ministres des Transports et Voies de Communication et de la Santé Publique ;

Le Conseil des Ministres entendu :

D E C R E T E :

Chapitre 1^{er} : De la création et des missions

Article 1^{er} :

Il est créé, auprès du Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions, un organisme consultatif dénommé Conseil médical de l'aviation, ci-après dénommé « Conseil », chargé de la coordination et du contrôle de la pratique de la médecine aéronautique.

Article 2 :

Le Conseil a pour missions de:

- donner des avis sur les orientations de la politique du Gouvernement et les dispositions réglementaires en matière d'exercice, de formation et de recherche en médecine aéronautique ;
- servir de cadre de concertation dans le domaine de la médecine aéronautique entre les Ministères ayant dans leurs attributions l'aviation civile, la santé publique et la défense nationale ;
- proposer à l'Autorité de l'Aviation Civile les normes aéro-médicales d'aptitude et d'inaptitude aux fonctions aéronautiques ;
- étudier et coordonner toutes les questions d'ordre psycho-physiologique, médical, médico-social et d'hygiène intéressant les usagers et le personnel de l'aviation civile, d'une façon générale, le contrôle sanitaire. A ce titre, il collabore avec l'Autorité de l'Aviation Civile en matière de questions médicales liées à l'aviation ;
- proposer aux ministres ayant dans leurs attributions l'aviation civile et la santé publique les conditions d'agrément et d'exercice des centres d'expertises et de la profession des médecins examinateurs ;
- recevoir et examiner les recours des candidats à l'obtention de l'attestation médicale d'aptitude aux fonctions aéronautiques ;
- évaluer et contrôler le niveau d'application des dispositions légales et réglementaires relatives à la médecine aéronautique.

Article 3 :

Le Conseil exerce ses activités sur toute l'étendue du territoire national.

Article 4 :

Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires en vigueur sur l'exercice de la médecine,