

CHAIRE DE DYNAMIQUE SOCIALE (C.D.S)

MOUVEMENTS & ENJEUX SOCIAUX

Revue Internationale
des Dynamiques Sociales

M.E.S., n°160
Juillet - Août 2026



SOMMAIRE

- Jonathan Mfiri Kenshune, *Analyse de la perception des stratégies d'attractivité et de fidélisation des croyants des églises chrétiennes à Kinshasa*1
- Marc Kobo Makolo, *Les conditions spécifiques à la responsabilité du transporteur aérien*13
- Léon Engondo Makaba, *Formation des apprenants adultes dans les centres d'alphabétisation de la ville de Kinshasa*21
- Deborah Mabiala Mvunda, Freddy Clever Lubala Kasumbi, Ange Mondo Ntimansiemi, *Déterminants d'accès à l'entrepreneuriat numérique par les jeunes universitaires de Kinshasa*28
- Djuma Pili Babu, *La gestion de chambre comme stratégie politique* 37
- Paul Samangua Okitalange, *La gouvernance sécuritaire dans l'Est de la RDC face aux interventions régionales et internationales*43
- Bénie Biselele Ntumba, *La responsabilité disciplinaire des commissaires aux comptes en droit positif congolais*50
- Ally Kabongolo Lusamba, Augustin Cilengi Kandolo, *Informalité urbaine et gestion environnementale à Kinshasa : contraintes pour les politiques publiques* 60
- Eddy Ngomele Mayele, David Kutangila Mayoya, *La prédiction des transactions frauduleuses dans une plateforme mobile de vente d'espaces commerciaux virtuels : application du modèle Isolation Forest (2023-2026). Cas de Kinshasa/RDC*66
- Leblanc Muyaka Wendo, *Analyse empirique du risque de crédit bancaire par l'approche de scoring : essai avec le cas de la Rawbank*76
- Ange Matondo, Josué Ozowa Latem, *Les manifestations psychopathologiques liées à la séparation du téléphone portable chez les adolescents scolarisés : étude empirique en milieu scolaire*84
- Israël Bongongo Atula, Esther Mboyo Engunda, Maria Mbombo Kakanda, *La géopolitique minière en Afrique centrale et la sécurité : regard sur la RDC* 91
- Gertrude Mangaza Kangela, *De l'effectivité de la protection des droits de la veuve à l'épreuve des réalités sociales en RDC : cas de la tribu Lega*98
- Jean-Jules Mboti Matolu, *Mythe de la conscience dans la gestion des déchets à Kinshasa : entre idéalisme moral et réalité institutionnelle*104
- Thérèse Bilonda Lukusa, *La limitation irréaliste de la dot en RDC : entre normativité légale et résistance coutumière*109
- Espérant Senemona Nakwafion, Hilaire Makindu Massamba Kaba, Xavier François Langi Sogena, *Processus d'acquisition des ressources et performance des PME dans la ville de Gemena*.....115
- Mimie Mpika Nsungi, *Immigration irrégulière en RDC : causes, conséquences et mécanismes de protection des étrangers*123
- Aristote Mango Bepaly, *La responsabilité civile à l'épreuve de la protection du consommateur numérique en droit congolais*129
- David Odia Mbuyi, *Déterminants de la croissance économique des pays en développement : approche panel de 2005 à 2017*136
- Maria Mbombo Kakanda, Papy-Marcel Nyamabu Kabengele, Israël Bongongo Atula, *L'ANAPI et l'impact des investissements directs étrangers en République Démocratique du Congo : défis et opportunités*143
- Pierre Dikete Koyamondja, *L'effectivité des droits fondamentaux face à l'analphabétisme et au déficit d'accès à l'information : entre fiction juridique et citoyenneté inaccomplie* 150

– Victor Kapoke Okito, <i>Le rôle des médias de la province du Sankuru face au recrutement des jeunes dans l'armée pendant la période de guerre à l'Est de la RDC</i>	156
– Austin Bongima Bolangi, <i>Infrastructures de transport et dynamique de la croissance endogène en République Démocratique du Congo : approche économétrique par le modèle à correction d'erreur</i>	165
– Mundonga Kimpembe C., Ngongo Kilongo F., Amina Lwikitcha B., Mutula Mudekere J., <i>Le développement intégral des chrétiens des Églises locales de la 8e CEPAC, axe Chahi dans la ville de Bukavu : une analyse critique pour la mission holistique de l'Église</i>	174
– Gudule Muzongo Mbo, Jocelyn Nappa Usatu, Guillaïn Komana Kota, Exaucé Bumbakini Kubemba, <i>Accès à la protection sociale et prise en charge institutionnelle des personnes du troisième âge à Kinshasa</i>	181
– Schekinah Mopiti Mikwa, Deborah Bowa Baike, <i>Gratuité de l'enseignement primaire et qualité de l'éducation dans la ville de Kinshasa : une analyse de la commune de Limete (2020-2025)</i>	191
– Faïda Zahabu Mwangi, <i>Bilocalité conjugale et mobilité professionnelle à Lodja : analyse sociologique des stratégies de résilience familiale en contexte d'enclavement</i>	198
– Éric Mbutyabo Makati, <i>La responsabilité civile et environnementale des entreprises minières en droit congolais : quelles réparations pour les dommages écologiques ?</i>	204
– Willy Luanda Bautolinga, Jean-Pierre Kolokota Baelo, Félix Mbangala Bimbu, Jacques Djoli Iseng'Ekeli, Barthélemy Omeonga Tongomo, <i>La question épistémologique des thèses doctorales en sciences sociales en République Démocratique du Congo : fondements juridiques et enjeux de la participation des autorités coutumières à la protection des écosystèmes forestiers</i>	210
– Jean Roger Kayembe Kabeya, <i>Analyse juridique des guichets uniques congolais : cas de celui de la déclaration et paiement uniques de l'impôt et cotisations sur les rémunérations des travailleurs</i>	215
– Tommy Bakola Bolingo, <i>État des lieux de l'Agence nationale pour la promotion des investissements et du guichet unique face à la création d'entreprise en République Démocratique du Congo</i>	221
– Charles Kasereka Matsipa, Félicité Langwana Kiwani, Marthe Khake Kabuo, <i>Catastrophes naturelles et résilience communautaire : perception et stratégie d'adaptation des riverains de la rivière N'djili face aux inondations à Kinshasa</i>	229
– Jean-Paul Lumvutu Mandiangu, <i>De la problématique de la mise en œuvre mitigée par la République démocratique du Congo de ses engagements internationaux relatifs à la protection de sa biodiversité</i>	235
– Delphin Dieudo Shimuna, Socrate Ibutshi Musongo, Steve Kabasele Mukeba, <i>Communication gouvernementale et protection de l'environnement en République démocratique du Congo : analyse des politiques publiques, défis et perspectives</i>	251
– Jérôme Mungukende Pithua, <i>Intégration régionale et crise sécuritaire : regard sur l'adhésion de la RDC à la Communauté des États de l'Afrique de l'Est</i>	258
– Bénédicte Akukwi Stella, Aristide Manzusi Nketo, <i>L'entrepreneuriat féminin comme forme de participation citoyenne économique en République démocratique du Congo : rôle et influence des associations entrepreneuriales féminines dans les politiques publiques</i>	266
– Véronique Ndjeka Olele, Danny Kabongo Kandolo, <i>Modélisation des relations entre climat relationnel, bien-être et performance scolaire : proposition d'un dispositif méthodologique mixte en contexte scolaire congolais</i>	279
– Evariste Mbayabu Ntambwe, Danny Kabongo Kandolo, <i>Impact des outils pédagogiques locaux sur la compréhension des concepts mathématiques chez les élèves du primaire en milieu rural : cas de la Sous-division de Lodja 6 (RDC)</i>	285
– Carine Lomotsha, <i>Application du plan de prévision des matières selon l'approche par compétences en coupe-couture : cas du centre de Tshumbe</i>	291
– Brigitte Anibiloni Sungufue, Nestor Kombozi Waloimi, Augustin Avoci Pithua, Jean-Bosco Ndungu Walaya, <i>Inflation et taux de change en République démocratique du Congo de 1990 à 2022</i>	298
– Jean Mbuyu Luyongola, Benjamin Makamba Mbalanda, <i>L'irrecevabilité du pourvoi en cassation : audit critique des arrêts de rejet liés au mandat, au délai et aux décisions préparatoires</i>	311
– Guy Mbau Gibanda, <i>Gouvernance universitaire et reddition des comptes : effets sur l'image institutionnelle des établissements publics d'enseignement supérieur à Kinshasa</i>	321

- Matthieu Tshilumba Kalenga, *L'impact de la digitalisation des procédures d'importation via la FERI sur la performance du commerce extérieur de la RDC*330
- Angèle Ngoy Kasongo, Danny Kabongo Kandolo, *Influence des stratégies pédagogiques locales sur l'apprentissage de la lecture en milieu rural : cas des écoles primaires de la Sous-division Lubefu 2*337
- Jean-Thomas Omalohembe Mumbola, Paul-René Lohata Tambwe Okitokosa, *Difficultés d'accès aux services de santé et d'éducation de base en milieu rural sankurois : analyse des inégalités et stratégies d'amélioration de 2019 à 2023*346
- Stanis Kwete Minga, *Evolution des modes de passation des marchés publics en RDC : une évaluation statistique sur la période 2016-2021*.....351
- Blaise Nzuzi Kimini, *Publicité déguisée des produits présentés comme médicamenteux sur les réseaux sociaux : opportunité commerciale ou risque de sante publique ? Analyse de contenu des plateformes Facebook « SM Market – Herbal Spray »et WhatsApp « Santé pour Homme et Femme – FDA »*.....361
- Jean Eloho Omokoko Ovungu, Henock Kasimoto, Raoul Kienne-Kienne Intudi, *Construction symbolique d'altérité conflictogène intercommunautaire dans le Sankuru*369
- Jean-Paul Liyongo Bompoko, *Audit des recettes tarifaires et mobilisation des ressources du trésor public en RD Congo : analyse empirique du Port de Matadi de 2021 à 2025*.....372
- Eugénie Dinkembi Dimbueni, *Le Mandombe face aux dynamiques contemporaines de préservation et de revalorisation de l'identité culturelle Kongo*378
- Belvie Kabamba Kabeya, *Crise de l'effectivité du droit pénal face aux fautes de gestion financière des sociétés commerciales dans les marchés publics en RDC*385
- Stella Dago Alino, *La grammaire du pouvoir répressif international : de la responsabilité pénale individuelle à la responsabilité du supérieur hiérarchique*395
- Grace Pongo Ndjondo, *Le management des institutions confessionnelles pour le développement local : cas de l'Eglise kimbanguiste à Kinshasa*401
- Marcelin Mukala Musiru, *Les paradoxes de la profession des journalistes en RDC : liberté proclamée, indépendance entravée ?*409
- François Layinga Katete, *Crise sécuritaire de Mobodo dans l'espace Grand Bandundu et sa résolution par l'approche EXAUCLEP*.....416

LES CONDITIONS SPECIFIQUES A LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR AERIEN

par

Marc KOBO MAKOLO

Apprenant en D.E.S., Faculté de Droit,
Université de Kinshasa

Résumé

La responsabilité du transporteur aérien constitue un pilier essentiel du droit aérien moderne, en raison des impératifs de sécurité, de protection des passagers et d'uniformisation des règles applicables au transport international. La présente étude analyse les fondements de cette responsabilité à travers la notion de fait générateur, la qualification de l'accident, l'appréciation du risque ainsi que les mécanismes d'assurance prévus en droit congolais à la lumière de la Convention de Montréal de 1999. L'analyse met en évidence la coexistence d'une responsabilité à dominante objective avec des éléments de subjectivité liés à l'appréciation de la faute, tant du transporteur que de la victime. Elle démontre que la responsabilité du transporteur ne repose pas exclusivement sur l'existence d'une faute, mais également sur la survenance d'un accident au cours de l'opération de transport aérien, tout en laissant subsister des causes d'exonération telles que la faute de la victime ou la force majeure. L'étude souligne également le rôle déterminant de l'assurance obligatoire comme mécanisme de garantie de l'indemnisation des victimes et d'équilibre économique du secteur aérien. Elle conclut que le droit congolais, complété par les instruments internationaux, tend à concilier la protection des usagers avec la sécurité juridique des transporteurs, même si certaines zones d'incertitude jurisprudentielle subsistent quant à l'étendue de la responsabilité au cours des différentes phases de l'opération de transport.

Mots-clés : responsabilité du transporteur aérien, accident aérien, Convention de Montréal, assurance aéronautique, risque, aviation civile, République démocratique du Congo.

Abstract

Civil air carrier liability is a fundamental component of modern aviation law, driven by the need to ensure passenger protection, aviation safety, and the harmonization of international legal rules. This study examines the legal basis of air carrier liability through the concepts of the triggering event, the definition of an accident, risk assessment, and mandatory insurance under Congolese law in light of the 1999 Montreal Convention. The analysis highlights the coexistence of an essentially objective liability regime with subjective considerations relating to the assessment of fault on the part of both the carrier and the passenger. It demonstrates that the carrier's liability is not based solely on fault but primarily on the occurrence of an accident during the air transport operation, while preserving grounds for exoneration such as contributory fault of the victim or force majeure. The study also emphasizes the crucial role of compulsory insurance in guaranteeing compensation for victims and maintaining the financial balance of the aviation sector. It concludes that Congolese aviation law, together with international legal instruments, seeks to strike a balance between passenger protection and legal certainty for air carriers, despite the persistence of certain judicial uncertainties concerning the scope of liability throughout the different stages of air transport operations.

Keywords : air carrier liability, aviation accident, Montreal Convention, aviation insurance, risk, civil aviation, Democratic Republic of the Congo.

INTRODUCTION

Le secteur de l'aviation civile constitue un maillon fort dans la circulation des personnes et des biens ainsi que dans le fonctionnement du système mondial de transport.

Les sociétés, les compagnies aériennes (le transporteur) travaillent dans un cadre de réglementation aux implications mondiales compte tenu de leurs importances dans ce que d'aucun appel la préservation de l'ordre public international.

En effet, la question de la protection du transporteur aérien nous conduit tout droit vers le mécanisme de sa mise en responsabilité. Cette question permet de maîtriser les contours de son application dans un monde de droit en perpétuel mouvement

Le fait générateur de la responsabilité du transporteur peut être vu non pas seulement dans l'angle civil mais également administratif. Il faut donc circonscrire le cadre dans le présent travail en évitant de tomber dans l'amalgame et la confusion.

La subjectivité qui est analysée dans le présent travail ne se rapporte pas à un jugement de valeur mais plutôt le sujet ou le rattachement de la faute au transporteur aérien en vue d'en apprécier la pertinence face à sa responsabilité.

Certes, la responsabilité civile est par essence objective puisqu'elle vise depuis le XX^{ème} siècle la réparation sans considération des facteurs ayant entouré l'acte dommageable. Cette évolution est le socle de la notion de l'assurance que nous allons étudier dans présente étude.

Or, la faute doit être volontaire et elle doit être contraire à la loi pour permettre d'asseoir la responsabilité délictuelle. L'imputabilité doit être renseignée en vue d'établir pleinement la responsabilité civile.

Par ailleurs, il importe de rappeler que la responsabilité du transporteur aérien peut être à la fois délictuelle (dommage corporel du fait d'un accident) ou contractuel dans l'autre (manquement à l'obligation de garde ou de restitution). Ce qui pousse à étudier le moment du dommage pour préciser les caractères particuliers de cette notion en droit aérien.

La responsabilité civile de droit commun suppose toujours une causalité, le lien indéfectible entre le fait générateur et le préjudice. Alors qu'en droit aérien, l'exigence du lien de causalité n'est pas requise.

C'est une absence des critères de valeur poussant à ne pas considérer les tenants factuels comme déterminants du dommage. Le dommage peut être dû en l'absence de toute faute directe. Il en est ainsi du retard qui peut entraîner à une action en responsabilité en l'absence de tout dommage à démontrer.

Dans le présent travail il est opportun de relever de prime à bord le fait générateur de la responsabilité du transporteur aérien pour ensuite cerner la notion de la cristallisation de la faute du transporteur aérien et ce, avec leurs implications.

I. FAIT GENERATEUR DU TRANSPORTEUR AERIEN

Le présent point analyse la notion d'accident en droit aérien en vue de déceler les subjectivités prises en compte dans la condamnation au paiement des dommages-intérêts de transporteur aérien.

Il confronte d'abord cette réalité face à la subjectivité c'est-à-dire l'intime conviction du juge ainsi que le caractère spécial du civilement responsable ainsi que l'objectivité du principe de la réparation telle que veut les lois en matière de transport aérien.

Ensuite, étudie la question du point de vue encore plus technique aux vues de l'exigence fait aux compagnies aériennes de disposer d'une assurance en vue de prévenir le risque. Le risque, qui plus est, y trouve une place de choix dans l'analyse puisqu'il s'agira également de voir comment il est assuré en droit aérien.

1.1 La notion d'accident en droit aérien congolais : subjectivité pratique ou objectivité légale

La convention de Montréal a été adoptée en vue comme l'indique son intitulé l'uniformisation des règles en matière de responsabilité du transporteur aérien. Elle ne porte que sur les dommages corporels et matériels.

Tout autre manquement contractuel est donc dévolu au droit national. Ce qui constitue une première hypothèse qui sera vérifié dans le point suivant du présent travail.

Face à la difficulté de distinguer les faits qui doivent être exclusivement analysé suivant la convention de Montréal, nous allons étudier la notion d'accident en droit aérien comme prototype en vue de comprendre l'exclusivité de l'application de cette convention.

1. Les critères subjectifs

En droit congolais le concept accident trouve le plus souvent échos en matière du travail. Dans d'autres branches du droit, bien que présent, il était difficile de trouver une vraie définition du concept accident.

Par ailleurs la loi sur l'aviation civile congolaise a eu le mérite d'avoir innové en apportant plusieurs éléments caractéristiques de l'accident tel qu'entendu par le législateur. Cette définition lie l'accident à un événement qui se produit au moment de l'embarquement ou du débarquement mais également et plus extensivement au moment de manœuvre et à sa fin.

En gros, il s'agit d'une définition englobant toute l'opération du transport aérien reprenant les incidents attachés à la relation contractuelle entre la compagnie d'aviation et les passagers mais également tout autre situation à laquelle l'aéronef est impliqué.

En claire, elle rejoint et explicite celle donné par le dictionnaire des termes juridiques qui entend par accident un dommage imprévisible.

Cette définition rapproche l'accident de l'aléa qui, sans en être synonyme ni s'opposer, tiennent tous deux d'un événement incertain. Si l'aléa est incertain, l'accident lui est tout simplement imprévisible.

La notion d'accident sur lequel se fonde la responsabilité objective en droit aérien classique se rapproche des considérations non pas de son ancêtre le plus proche qu'est le droit maritime mais du transport par routes. Elle fauche l'obligation de délictuelle et place le transporteur aérien devant une responsabilité fondée sur le support du risque qu'il fait courir au passager.

La subjectivité de la responsabilité du transporteur aérien n'existe qu'en présence des éléments tendant l'exonérer par la preuve d'une absence de faute ou de négligence.

Cette possibilité distingue le droit aérien des autres branches de droit attaché au transport. Vraisemblablement, la relativité de la notion d'accident en droit aérien consacrée d'abord par la convention de Varsovie et cristallisée par la convention de Montréal donne au concept de responsabilité sans faute du fil à retordre.

En effet, le mécanisme objectif de responsabilité en droit aérien n'est pas automatique. Si classiquement la responsabilité objective voulue en droit de transport général appelle à une réparation sans faute, celle de droit aérien implique d'exclure toute faute dans le chef de la victime avant sa mise en action.

Cette distinction caractérise le côté de moral de la responsabilité en droit aérien qui se veut équitable non pas pour les seuls usagers mais pour l'opérateur de transport qu'est le transporteur aérien. Aussi, l'article 1 de la loi relative à l'aviation civile congolaise, limite l'objectivité non pas à l'examen de la responsabilité de la faute ou pas mais à la responsabilité du passager lui-même sur le dommage.

Il sied dès lors de confronter cela aux réalités judiciaires.

2. Les positions jurisprudentielles de la faute en droit aérien

La notion de la faute en droit aérien dans l'analyse des subjectivités y attachées doit être mieux cerner dans son approche pratique en vue de concilier les éléments théoriques abordées faces aux positions de juge qui, nous le rappelons constitue le départ de notre situation problème.

Le droit congolais a fait une nette avancée en précisant de façon un peu plus claire et en des termes simples à la définition de l'accident qui manquait d'explication dans la convention de Montréal.

Cette distinction permet d'asseoir le régime de ce que l'on peut qualifier comme accident en droit aérien. Ainsi, elle permet de lever les équivoques qui existaient dans plusieurs cas notamment face à la question posée à la cour suprême d'Autriche sous C-532/18 relatif à la lésion corporelle subie par un passager en raison du renversement d'une boisson chaude survenu à bord d'un avion en vol.

Cette question visée à obtenir plus de précision sur l'étendue de l'application de l'article 17 de la convention de Montréal sur l'incident à l'intérieur de l'aéronef.

De cette affaire il a été retenu que l'accident qui fonde l'action tendant à engager la responsabilité du transporteur aérien ne doit pas nécessairement de rechercher si ledit événement est dû à un risque inhérent au transport aérien ou est directement lié à ce transport.

1.2 Appréciation du risque dans le secteur aérien

La notion du risque est cruciale en droit des assurances. Le mécanisme d'assurance ou d'indemnisation est assis ou repose sur elle. Leurs évaluations permettent d'asseoir le taux à imposer au titre de prime d'assurance.

L'assurance est liée à l'aviation civile dès sa genèse. Sa nécessité est apparue surtout quand l'idée d'une réparation collective a été soulevée dans d'autres secteurs du transport.

Cadet des autres modes de transport, le transport aérien bénéficie de l'expérience des autres secteurs en vue d'en faire l'un des transports le plus sûr de la planète, surtout quant au volume des capitaux importants qu'il génère.

1. Le risque en droit aérien

Le risque est l'événement incertain qui sera le fait générateur d'un sinistre. Il est l'élément fondamental du contrat d'assurance dont le caractère inhérent sont l'incertitude et l'aléa.

La détermination de l'aléa contractuel des risques à assurer est complexe. Il se réfère à l'objet qui doit être assuré. Ainsi, le concept ou la nature du risque suit souvent l'objet dont la survenance à pousser à l'assurance.

C'est le caractère aléatoire du risque qui permet de distinguer le contrat d'assurance et l'opération d'assurance. L'assureur a certes recours aux statistiques et à la compensation des risques afin de maîtriser l'aléa au sein de l'opération d'assurance, chaque contrat pris isolément reste aléatoire.

Le secteur de l'aviation civile présente des traits incluant une nébuleuse des cas pour lesquels le mécanisme de l'assurance doit être prévu. Il est des risques qui sont attachés au dommage corporel alors que d'autres tiennent des objets transporter.

Cette situation présente l'intérêt de croire que l'assurance responsabilité serait idéale au secteur aérien puisque ces assurances sont celles qui garantissent la prise en charge, en lieu et place de l'assuré, des dommages causés aux tiers, soit par l'assuré lui-même, soit par des personnes dont il est civilement responsable ou par de chose qu'il a sous sa garde.

Or, la responsabilité civile du transporteur aérien est bicéphale en ce qu'elle présente une essence contractuelle sans laquelle la relation ne serait ou n'existerait pas et le fondement du dommage conduit inéluctablement à responsabiliser ce dernier en ce fondant sur la responsabilité de droit commun.

La notion de risque en droit aérien lorsqu'il est détaché des considérations du droit des assurances implique la pris en compte des facteurs de sécurité à observer par le transporteur aérien en vue d'assurer l'opération de transport. Le droit congolais y prête une attention soutenue dès les premières législations en la matière.

Il ne faut pas donc se livrer à une technicité exigeante dans l'évaluation ou l'analyse du risque dans le cadre de la présente étude. Ici, le risque est examiné dans son appréhension civile à des seules fins de préciser l'étendue sur laquelle la responsabilité du transporteur aérien est mis en action par les différentes conventions et spécialement la convention de Montréal.

Cette précision est utile d'autant que l'évaluation des risques en droit aérien appelle souvent au suivi en permanence de l'évolution de menace qui pèse sur l'aviation civile sur le territoire des Etats.

2. La prévention du risque en droit aérien congolais : les assurances

La place des assurances n'est plus à démontré dans un monde dont l'extension de la responsabilité qui est due non seulement du faite de la mécanisation mais également de l'incontournable phénomène de la mondialisation. Les risques de nos jours sont variés et peuvent atteindre des proportions inespérées.

La responsabilité civile du moment où elle est prise en charge par l'assurance cesse d'être une conséquence punitive d'un manquement mais une opération d'équilibre financier entre un dommage causé et son indemnisation. Cet aspect ou cette considération du besoin d'équilibre a également justifié l'entrée des DTS en droit aérien.

Par ailleurs, l'assurance en droit aérien prend en compte des aspects beaucoup plus importants en ce qu'au-delà de la responsabilité, l'assurance s'étend sur l'ensemble de l'opération de transport.

Aussi, l'assurance a permis le développement de la responsabilité civile. Elle constitue une garantie affirmée pour la victime en ce qu'elle est une remarquable technique de protection sociale.

Le transporteur congolais est tenu de souscrire à une assurance responsabilité obligatoire pour dommages causés aux tiers, aux passagers, aux bagages et marchandises. Cette obligation est concomitamment portée par la loi sur l'aviation civile ainsi que par le code des assurances.

Cette obligation vise à prévenir les conséquences pécuniaires encourues par le transporteur aérien à l'occasion de l'opération de transport aérien.

En effet, l'assurance constitue un instrument de sécurité et de prévoyance qui protège le patrimoine national sous toutes ses formes (sécurité des entreprises, sécurité des famille et sécurité des individus).

Cette obligation d'assurance engendre pour conséquence qu'aucune entreprise dans le secteur aérien ne peut opérer sans apporter la preuve de souscription à une assurance. Cela emporte que le droit national a fièrement encadré la question de l'assurance aéronautique. Ainsi, loin de laisser l'indemnisation, à la seule appréciation de l'assureur, le droit congolais de l'aviation civile a prévu les limites d'indemnisation ou de réparation.

II. CRISTALLISATION DE LA FAUTE DU TRANSPORTEUR AERIEN

Le présent point revient sur l'incidence du moment de l'accident à fin d'en déceler les traits caractéristiques dans le schéma qui conduit à la responsabilité civile du transport aérien. Il étudie également les clauses équivoques ou d'exonération de responsabilité du transporteur aérien qui limite la responsabilité du transporteur aérien.

2.1. La responsabilité subjective du transporteur aérien

1. Le dommage survenu au cours de l'opération de transport

L'opération de transport aérien est un mécanisme complexe qui regroupe des exigences de rapidité, de sécurité, de régularité et de fiabilité. Il faut entendre par l'opération de transport globalement l'acheminement des personnes ainsi que des biens par un aéronef.

Elle est une opération qui part par le fait de monter dans un aéronef en vue du transport ainsi qu'à l'inverse qui consiste à quitter pour rejoindre la terre.

La convention de Montréal ne laisse aucun élément pouvant restreindre la responsabilité du transporteur à certaines étapes du transport aérien. L'article 17 cette convention évoque un terme général qui regroupe toutes les opérations concourantes à l'embarquement ou au débarquement. Il va de soi que les manœuvres de contrôle et de sécurité exercées par l'administration aéroportuaire entrent en ligne dans le champ de la responsabilité du transporteur aérien.

Cette situation constitue une insécurité juridique dans ce sens qu'il serait difficile surtout à l'heure actuelle et à l'état des infrastructures aéroportuaires congolaise de ne pas considérer que les aléas liés à l'embarquement ou au débarquement ne tiennent pas du chef du transporteur aérien.

Plusieurs juridictions dans le monde aujourd'hui attachent la responsabilité du transporteur aérien à l'exploitation commerciale aérienne, qui dès nos jours regroupe plusieurs opérations de prise en charge par le préposé de la compagnie aérienne.

Cette position devrait en principe permettre de limiter la responsabilité surtout dans le cas de la République Démocratique du Congo, au seul moment où le passager entre en contact avec les équipes de la société de transport.

2. Le dommage survenu en dehors de l'opération de transport aérien

La question du dommage survenu en dehors de l'opération de transport ne saurait se poser. Il s'agit en réalité du dommage survenu en dehors de l'aéroport ou de l'aérodrome.

Elle trouve sa place dans cette étude du fait notamment que les opérations de transport dont la définition au sens de la convention de Montréal n'est pas limitée à l'enclos de l'aéroport.

Les opérations de préenregistrement mises en place en RDC par certaines compagnies aériennes, si pas toutes, visant à réduire le temps d'attente et de contrôle à l'aéroport, se déroulent souvent dans des agences situées à l'autre bout de la ville, très loin de l'aéroport.

Peut-on considérer un incident survenu lors de ce pre check in comme un accident relatif au transport aérien ? La réponse est évidente à la lecture seule de l'article 17 de la convention de Montréal. En effet, ces opérations sont considérées comme faisant partie inhérente à l'opération de transport. Le transporteur aérien ne pourra s'en défaire en évoquant que l'accident serait passé en dehors de l'aéronef ou de l'aéroport.

La question se poserait-elle en cas de transport successif ? Réduire l'étude au seul cas congolais serait anodine d'autant plus que le droit aérien est un phénomène international.

L'article 36 de la convention de Montréal soumet la responsabilité en cas de transport successif à deux hypothèses :

- au droit du passager de former un recours contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident a eu lieu ;
- le cas d'une stipulation expresse de garantie par le premier transporteur ;

La question de la responsabilité dans pareil cas ou voir même dans le cadre d'un transport multimodal s'effectue suivant une responsabilité limitée au transporteur fautif ou globalement par le support de l'assurance dont la garantie permettrait de couvrir tous les risques.

La subjectivité de la responsabilité du transporteur aérien apparaît après tous les développements brossés dans cette étude comme des éléments tendant à renvoyer sa mise en cause vers une autre entité qu'elle. Elle s'oppose à l'idée de valeur que la considération subjective classique de la notion de la responsabilité accorde à la faute. La faute, nous l'avons dit en droit aérien est une notion générale qui, comme l'accident en droit de transport général englobe plusieurs réalités. Sa seule particularité est son lien direct avec l'aéronef ou l'opération de transport aérien.

Il importe dès à présent d'étudier les causes équivoques de responsabilité du transporteur aérien.

2.2. Les causes équivoques de responsabilités du transporteur aérien

En droit commun des obligations on distingue dans les causes positives d'exonération la cause étrangère et les faits justificatifs. Le fait justificatif bien que peut envisageable en droit aérien n'est pas pour autant irréalisable.

Dans le cadre de l'action en responsabilité contre un préposé de la société d'aviation lequel ne saurait détacher sa responsabilité de celle de l'entreprise, une situation délictuelle fondée sur l'état de nécessité peut s'expliquer quoi qu'on ne se donnerait pas à en faire un point propre de recherche dans le cadre de la présente étude.

Seul nous intéresse dans la présente l'hypothèse de la faute de la victime ainsi que la force majeure.

1. La faute de la victime

L'acte concomitant du lésé est une preuve libératoire qu'on retrouve dans la plupart des régimes de responsabilités. L'article 20 de la convention de Montréal fait de la négligence ou omission préjudiciable, une cause d'exonération du transporteur aérien

Il s'agit au fait pour le transporteur d'apporter la preuve que le passager a commis une faute concomitante c'est-à-dire une faute tout autant que l'acte pour lequel il réclame réparation.

La faute de la victime est une notion très proche du critère d'externalité de la faute ou de l'accident. Lorsque le dommage a une cause exclusivement interne au passager, la responsabilité du transporteur ne peut plus être engagée pour absence d'accident.

Cette limitation permet de se délier de la présomption de faute qui pèse sur le transporteur aérien en ce que ce dernier peut prouver sa non culpabilité en démontrant que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires.

En droit congolais, si le dommage est entièrement dû à la faute de la victime, le transporteur est exonéré de ses responsabilités, mais si l'accident est dû partiellement à la faute de la victime et en partie à la négligence du transporteur, les indemnités seront calculées à concurrence, c'est-à-dire proportionnellement à la gravité des fautes commises par chacune de deux parties.

Dans le cadre de la faute de la victime, cette dernière devait avoir une obligation d'agir qu'il n'a pas respectée. On admet ainsi un lien de causalité entre son omission et le dommage, qui revient à se demander si l'accomplissement de l'acte omis aurait empêché la survenance du résultat dommageable.

Il s'agit d'une appréciation subjective de la faute en droit aérien qui conditionne la faute à la capacité de discernement de l'auteur. Le passager aurait dû comprendre que son acte conduirait inéluctablement à un préjudice.

Aussi, la faute du passager peut consister en une omission. Le passager qui a la possibilité d'éviter ou d'atténuer son propre dommage, et qui ne le fait pas doit supporter les conséquences.

Par ailleurs, il sied de préciser que la notion de la faute dans le cadre du transport aérien doit également être apprécié suivant les considérations de l'opération du transport aérien qui impose certaines règles de comportement : attacher la ceinture lorsque le voyant est allumé, respecter certaines règles de sécurité.

La question de la faute de la victime comme condition positive d'exonération du transporteur aérien prévue par la convention de Montréal, fait du transporteur aérien non pas unique responsable, mais la personne qui doit apporter la preuve de l'origine extérieure à elle de la faute.

Il sied dès à présent d'étudier l'autre cause étrangère, qui ne tient ni du transporteur aérien et ni du passager, la force majeure.

2. Les causes étrangères : la force majeure

L'inexécution n'est pas imputable au débiteur d'une obligation lorsqu'elle trouve son fondement dans une cause étrangère traditionnellement qualifiée de cas fortuit ou de force majeure.

La force majeure rend impossible la réalisation de la prestation promise. C'est un événement pouvant de nature ou du fait de l'homme imprévisible ou irrésistible.

Quand un cas de force majeure empêche à l'autre contractant d'accomplir sa prestation, non seulement celui-ci est exonéré, mais l'autre contractant est également libéré.

La force majeure en droit aérien peut consister en beaucoup des réalités. Selon que ces réalités sont de nature imprévisible, extérieure à la volonté du transporteur aérien ainsi qu'irrésistible. On place aux rangs de ces réalités de sous techniques pouvant pousser le transporteur aérien à retarder le vol où les annulés en prenant d'autres dispositions.

Il a été jugé en Espagne par un arrêt du 11 juin 1958 du Tribunal suprême que la compagnie a fait ce qui était à son pouvoir afin d'éviter l'accident qui s'est produit de façon fortuite ou pour des raisons de force majeure...le défaut d'exécution dans ce cas ne peut emporter la responsabilité du transporteur aérien.

CONCLUSION

Le présent article est une contribution essentielle dans la protection du transporteur aérien même de l'exploitant face à la réparation des préjudices causés ou /et subis.

Le rapprochement de la notion de la faute avec celle de l'accident ainsi que l'appréhension du risque nous ont permis de comprendre que la responsabilité civile du transporteur aérien quoique exempte de toute

faute ou du lien de causalité comporte de particularité qui peuvent constituer des clauses équivoques de responsabilité.

Par ailleurs, pour l'intérêt des acteurs du transport aérien, l'assurance constitue un instrument de sécurité et de prévoyance qui protège le patrimoine national sous toutes ses formes (sécurité des entreprises, sécurité de famille et sécurité des individus).

Cette obligation d'assurance engendre pour conséquence qu'aucune entreprise dans le secteur aérien ne peut opérer sans apporter la preuve de souscription à une assurance. Cela emporte que le droit national a fièrement encadré la question de l'assurance aéronautique.

BIBLIOGRAPHIE

Textes légaux

Internationaux

- Convention de Varsovie du 12 octobre 1929
- Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944
- Décret n°2025-772 du 5 août 2025 relatif à la procédure applicable au contentieux de l'indemnisation des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol.
- Loi du 5 juillet 1985 sur les accidents de la circulation et la consécration de l'offre d'indemnisation par l'assureur
- Protocole additionnel n°2/2002 relatif aux politiques sectorielles de l'UEMOA, le règlement n°03/2002 fixant les procédures applicables aux ententes et abus de position dominante à l'intérieur de l'UEMOA,
- Règlement n°06/2002 relatif à l'agrément de transporteur aérien au sein de l'Union, la décision n°08.2002 portant adoption du programme commun du transport aérien des Etats membres de l'UEMOA
- Règlement européen n°261/04 du 11 février 2004 modifié par le décret n°2025-772 du 7 août 2025
- Décret n°11/29 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

Interne

- Constitution de la République Démocratique du Congo
- 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
- Loi organique n°13/010 du 19 février 2013 relative à la procédure devant la Cour de Cassation
- Loi n°20/061 du 10 décembre 2023 modifiant et complétant la loi n°002/2001 du 03 juillet 2001 portant création et fonctionnement des tribunaux de commerce
- Décret n°12/030 du 02 octobre 2012 fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation des services aériens et du certificat de transporteur aérien
- Décret n°11/29 du 10 juin 2011 portant statuts d'un établissement public dénommé Autorité de l'aviation civile de la République Démocratique du Congo

Ouvrages

- FREDERIC RAMEL, *Philosophies des relations internationales*, SciencesPRO, Paris, 2022
- UPIO KAKURA WAPOL, *le régime juridique des aéroports à vocation commerciale, contribution à la théorie du droit économique aérien*, Bruylant, 2018
- APILLET, P. FAUCHILLE et A. PEDONE, *Revue Générale de Droit international Public*, RGDIP, Edition PEDONE, Paris, 2021
- AGNES PIMBERT, *l'essentiel des assurances*, Lextenso, Bruxelles, 2014-2015
- AGNES PIMBERT, *L'essentiel du droit des assurances*, Gualino Lextenso, Paris, 2014
- AMELIE DIONISI-PEYRUSSE, *Droit civil, Tome 2, les obligations*, CNFPT, Paris, 2008

- ANTOINE RUBBENS, Droit judiciaire congolais, Larcier, Bruxelles, 1970
- ARNAUD PHILIPPE, la fabrication des jugements, La Découverte, Paris, 2022
- CATHERINE PUIGELIER, Dictionnaire juridique, Larcier, Bruxelles, 2015
- CATHERINE PUIGELIER, Dictionnaire juridique, Larcier, Bruxelles, 2015
- CORINE RENAULT-BRAHINSKY, Droit des obligations, Lextenso, Paris, 2019/2020
- EDITH JAILLARDON et DOMINIQUE ROUSSILLON, Outils pour la recherche juridique, Editions des archives contemporaines, Paris, 2010
- ENRICO LEVI CATELLANI, Le droit aérien, Librairie ARTHUR ROUSSEAU, Paris, 1912
- GHENARDIE RADU, Droit du commerce international, les fondamentaux, éditions Glyphe, Paris, 2020
- HYGIN DIDACE AMBOULOU, Le droit des affaires dans l'espace OHADA, l'Harmattan, 1^{ère} édition, Paris, 2014
- JACQUES MALHERBE et EDOUARD-JEAN NAVEZ, Droit des affaires et sociétés, actualités et nouveaux enjeux, Antehmis, Bruxelles, 2013
- Jean CARBONNIER, Flexible Droit, 10^{ème} édition, L.G.D.J, Paris, 2001

Articles

- OACI, orientations sur les mesures économiques et financières visant à réduire les incidences de l'épidémie du coronavirus sur le secteur de l'aviation, Version 1.2, décembre 2020
- STEPHANIE CARRE constate d'ailleurs à cet effet que les règles de sécurité aérienne ont une dimension mondiale. STEPHANIE CARRE, le droit social aérien, entre libéralisation économique et contraintes de sécurité, Revue Française de droit aérien et spatial, 2016
- STF, ARE n°1.372.360 du 20 Février 2024, cette prépondérance vaut également pour les recours subrogatoires des assureurs à l'encontre des transporteurs aériens. MICKAEL VIGLINO, in village de la Justice

Jurisprudence

- Recueil de la jurisprudence, affaire C-532/18 GN, représentée légalement par HM contre ZU, en tant que liquidateur de NIKI LUFTFAHRT GMBH, CVRIA
- RC 13561/13995 Succession AMBOKA MAHIO et consorts contre la SONAS
- RCE 6656/6657 TRICOM GOMBE KINSHASA
- Dalloz actualité 21 octobre 2025 Cession des droits d'indemnisation des passagers aériens : question de compétence CJUE 9 oct. 2025, aff. C-551/24 Xavier Delpech,

Centre de recherche d'interface université-société

COMITÉ DE RÉDACTION ET ADMINISTRATION

- Directeur-Editeur : Sylvain Shomba Kinyamba, Professeur Ordinaire
- Rédacteur en Chef : Gaston Mwene Batende, Professeur Emérite
- Rédacteur en Chef adjoint : Patrick Develtere, Professeur Ordinaire
- Secrétaire de rédaction : Michel Kandolo Edungu, Chef de Travaux
- Relation avec les partenaires : Jean Pierre Mpiana, Professeur Ordinaire
- Archivage et logistique : Ingrid Mulamba Feza, Professeure Associée

CONSEIL SCIENTIFIQUE

Professeurs Baeke Viviane, Batamba Balembu Antoine ; Bongeli Yeikeo Ya Ato Emile ; Develtere Patrick ; Ekala Pierre ; Gretry Lucille ; Huib Huyse ; Inswan Bidum Pierre ; Kaminar Théo-Macaire ; Kapalayi Mutanga Roger-Vincent ; Labana Lasay'abar Jean Berck Mans ; Malemba N'sakila Gilbert ; Matabisi Nico ; Mbalanda Willy ; Mbela Hiza Login ; Mbuyi Musongela François ; Mokonda Bonza Floratin ; Mukoka Nsenda François ; Mulamba Feza Ingrid ; Muluma Munanga Albert ; Musa Alokpo Dieudonné ; Musao Kalombo Célestin ; Mutunda Mwembo Pierre ; Mpiana Tshitenge Jean Pierre ; Mwabila Malela Clément ; Mwene Batende Gaston ; Ndeke Zamba Casimir ; Ngoma Binda Elie ; Ngoy Bisongo Colby ; Nkuanzaka Inzanza Adélard ; Ongevela Van Jan, Osokonda Okenge Basile, Ponsar Paul, Reyhler Luc ; Sekimonyo Wa Magango Côme ; Shomba Kinyamba Sylvain ; Wingenga Jeannot ; Yandju Marie-Claire ; Yere Afobe Innocent Zimango Gama Romain.

Immeuble CDS n°3, Trafic, Route de l'Ouest,
Campus de l'Unikin, Tél. : 0999903563 /
shombakin@yahoo.fr,
www.mesrids.org
Dépôt légal : MR 3.02103.57117
N° ISSN : 2790-3095 (impr.)
N° ISSN : 2790-3109 (ligne)

