

**REPOLIKAN'I MADAGASIKARA**  
**Tanindrazana-Fahafahana-Fandrosoana**

**LOI n° 2004 - 027**  
**Portant Code malagasy de l'aviation civile**

**EXPOSE DES MOTIFS**

Madagascar se singularise par bien des caractéristiques, entre autres, son contexte géographique et son potentiel économique et touristique considérable.

Dans un tel contexte, Madagascar a besoin de moyens de transport aérien disponibles, efficaces et accessibles pour desservir et désenclaver les différentes régions de son territoire national et relier celles-ci au reste du monde pour appuyer le développement rapide et durable de son économie et la réduction de la pauvreté au sein de sa population.

Dans le sous-secteur des transports aériens, le Gouvernement poursuit la mise en œuvre de la libéralisation amorcée au début des années 90, visant l'offre de services de transport efficace et compétitif et une capacité d'accueil adéquate des aéroports.

La libéralisation du transport aérien s'inscrit pleinement dans la politique d'ensemble du Gouvernement. Celle-ci est fondée sur l'adoption d'un système d'économie de marché, caractérisé par la mise en place d'un environnement socio-économique attrayant, favorable à l'établissement d'un partenariat public privé solidement ancré dans le développement du secteur national, l'apport de l'investissement étranger et le désengagement de l'Etat des activités de production.

La libéralisation du transport aérien constitue une réforme qui remet en question les façons de penser surannées qui ont empêché ce sous-secteur de répondre pleinement aux besoins du développement national ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de vie des Malgaches.

Cependant, cette réforme à caractère essentiellement économique doit s'effectuer en même temps que le renforcement de la sécurité aéronautique, de la sûreté de l'aviation civile et de la protection de l'environnement.

Pour bien conjuguer avec cette réalité, le Gouvernement reconnaît la nécessité de refondre et moderniser le cadre réglementaire actuel de l'aviation civile de manière à fournir à tous les intervenants du sous-secteur dont les opérateurs de l'industrie, les usagers, les consommateurs, le public en général et les agents de l'Etat chargés de l'administration du sous-secteur, des règles actualisées, cohérentes, bien ordonnées et empreintes de transparence de manière à assurer la sécurité, l'efficacité, la régularité et l'économie des activités de transport aérien.

En effet, la législation et la réglementation de l'aviation civile actuellement en vigueur fut constituée depuis 1960. Elle consiste en quelques 500 différents textes législatifs et réglementaires et en un certain nombre d'accords internationaux.

Les textes de base demeurent l'Ordonnance n° 78-015 relative aux droits et aux règles de la circulation des aéronefs adoptée en août 1978, l'Ordonnance n° 92-024 portant Code de l'aviation civile adoptée en juillet 1992 et la Loi n° 99-031 relative à l'Aviation Civile de la République de Madagascar adoptée en janvier 2000.

C'est dans le but d'actualiser le cadre réglementaire pour y incorporer les principes fondamentaux de libéralisation économique du transport aérien, pour tenir compte de l'évolution technique de l'aviation civile, ainsi que pour refléter la structuration de l'administration de l'aviation civile que la Loi 99-031 a été adoptée. Par ailleurs, ceci ne s'est pas effectué dans un esprit de refonte des principaux textes législatifs et réglementaires existants et n'a pas entraîné l'abrogation des Ordonnances n° 78-015 et n° 92-024.

En août 2000, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a effectué un audit de la supervision de la sécurité aérienne. Elle a alors recommandé que le Ministre chargé de l'aviation civile, avec le support de l'autorité civile (ACM), refonde le Code de l'aviation civile en un texte unique.

C'est dans ces circonstances que le Gouvernement a entrepris un exercice d'élaboration du nouveau Code de l'aviation civile nécessitant de reprendre l'ensemble des textes existants, d'identifier

les principaux et de les actualiser en tenant compte de l'évolution économique et technique de l'aviation civile et des meilleures pratiques réglementaires internationales, de la réorganiser, de combler leurs lacunes et de les présenter selon un plan défini, méthodique et raisonné.

Les objectifs poursuivis au cours de cet exercice sont les suivants :

- présenter le système des règles fondamentales du domaine de l'aviation civile de manière cohérente et transparente aux opérateurs de l'industrie, aux usagers, aux consommateurs et aux agents de l'Etat chargés de l'administration du sous-secteur ;
- codifier les règles du domaine de l'aviation civile, c'est-à-dire les rassembler dans un recueil unique organisé et structuré de manière à faciliter la consultation, la compréhension, l'application et la mise à jour continue.

Avant de procéder à ce travail de fond, il importait de choisir la forme, c'est-à-dire, la structure et l'organisation interne du code pour mieux servir ces objectifs.

C'est pourquoi le nouveau Code de l'aviation civile est élaboré selon une structure bien établie pour assurer la clarté, la simplicité et la plus grande stabilité possible tout en facilitant sa mise à jour continue à chaque fois qu'il est nécessaire d'y apporter des modifications.

Le nouveau Code de l'Aviation Civile comprend une partie législative, c'est-à-dire, la présente Loi portant Code de l'Aviation Civile et une partie réglementaire, qui sera constituée d'un Décret fixant les principales modalités d'application de la Loi et des Arrêtés Ministériels et Interministériels appropriés.

Les différentes parties du nouveau Code seront présentées selon une structure uniforme organisée en une série de Livres reflétant les grands thèmes ou sujets de l'aviation civile. Ces Livres sont organisés par ordre alphabétique comme suit :

Livre 1	: Administration de l'Aviation Civile
Livre 2	: Aéroports
Livre 3	: Aéronefs
Livre 4	: Navigation aérienne
Livre 5	: Personnel de l'Aéronautique
Livre 6	: Transport Aérien

Tel est l'objet de la présente Loi.

**EPOLIKAN'I MADAGASIKARA**  
**Tanindrazana-Fahafahana-Fandrosoana**

**LOI n° 2004 - 027**  
**Portant Code malagasy de l'aviation civile**

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté en leur séance respective en date du 17 juin 2004 et du 22 juillet 2004, la Loi dont la teneur suit :

**ARTICLE PREMIER.**- La présente Loi porte Code malagasy de l'aviation civile.

Elle comporte six livres :

- Livre 1 : Administration de l'Aviation Civile ;
- Livre 2 : Aérodomes ;
- Livre 3 : Aéronefs ;
- Livre 4 : Navigation aérienne ;
- Livre 5 : Personnel de l'Aéronautique ;
- Livre 6 : Transport Aérien.

**LIVRE PREMIER**  
**DE L'ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE**

**TITRE PREMIER**  
**DES GÉNÉRALITÉS**

**CHAPITRE PREMIER**  
**DE L'OBJET ET DU CHAMP D'APPLICATION**

**Article L 1.1.1-1**

1. La présente Loi a pour objet de fixer :

- a) la composition, les attributions et les pouvoirs de l'Administration de l'aviation civile ;
- b) le régime technique, juridique, administratif et financier des aérodomes et les règles des servitudes aéronautiques ;
- c) les conditions d'exploitation technique des aéronefs ;
- d) les dispositions applicables aux brevets, licences et qualifications du personnel de l'aéronautique ;
- e) les règles de la circulation des aéronefs ; et
- f) les conditions d'exploitation du transport aérien.

**Article L 1.1.1-2**

1. La présente Loi régit les activités d'aviation civile dans l'espace aérien ou sur le territoire national, le statut des aéronefs malgaches, de leurs équipages et de leurs passagers de même que les droits et obligations des titulaires de documents d'aviation civile malgache.

2. La présente Loi ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat.

3. Les personnes se prévalant des privilèges conférés par des documents d'aviation malgaches et les aéronefs malgaches sont, tant qu'ils se trouvent dans les limites d'un Etat étranger, soumis aux lois sur l'aéronautique de cet Etat.

4. La validité des documents d'aviation délivrés à l'étranger est reconnue selon les conditions définies et publiées par l'Autorité de l'aviation civile.

**CHAPITRE 2**  
**DÉFINITIONS**

**Article L 1.1.1.2-1**

1. Au sens de la présente Loi, on entend par :

- a) « Administration de l'aviation civile »: l'ensemble des structures publiques placées sous la tutelle ou sous la responsabilité du Ministre, qui sont responsables de l'application de la présente Loi et de ses textes d'application.
- b) « Autorité de l'aviation civile » : l'organisme doté d'une autonomie financière et de gestion, chargé de l'élaboration, la mise en œuvre et la surveillance de l'application de la réglementation de l'aviation civile ».
- c) « Convention de Chicago » : la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944.
- d) « Territoire » : tel qu'il est défini à l'article 2 de la Convention de Chicago, les régions terrestres d'un Etat et les eaux territoriales y adjacentes.
- e) « Territoire national » : territoire de Madagascar.
- f) « Espace aérien d'un Etat » : espace au-dessus du territoire national.
- g) « Ministre » : le Ministre chargé de l'aviation civile.
- h) « Organisation de l'aviation civile internationale » : Organisation intergouvernementale des Nations Unies créée par la Convention de Chicago ayant pour mission de promouvoir le développement sûr et ordonné du transport aérien international, d'élaborer les normes, les pratiques recommandées et les procédures internationales nécessaires à la sécurité, la régularité, l'efficacité et l'économie du transport aérien et d'assurer la coopération entre les Etats contractants à l'égard de tous les aspects de l'aviation civile.

## **TITRE 2 DE L'ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE**

### **CHAPITRE PREMIER DES RESPONSABILITÉS**

#### **Article L 1.2.1-1**

1. Le Ministre définit les objectifs de la politique de l'Etat en matière d'aviation civile et assure le contrôle des résultats.

2. L'Administration de l'aviation civile détermine et met en œuvre les moyens pour atteindre ces objectifs. Elle est chargée de :

- a) veiller au maintien des normes de sécurité et de sûreté ;
- b) veiller à la concurrence saine entre les exploitants et les prestataires d'installations et de services ;
- c) veiller aux intérêts des usagers et à la protection de l'environnement ; et
- d) s'assurer du respect des obligations internationales contractées par l'Etat.

### **CHAPITRE 2 DES FONCTIONS**

#### **Article L 1.2.2-1**

1. L'Administration de l'aviation civile assure les fonctions « élaboration, mise en œuvre et surveillance de l'application de la réglementation », « investigation des accidents » et « arbitrage des conflits ».

#### **Article L 1.2.2-2**

1. La fonction « élaboration, mise en œuvre et surveillance de l'application de la réglementation » est assurée par l'Autorité de l'aviation civile qui élabore les projets de textes réglementaires économiques et techniques de l'aviation civile, veille à l'application des textes et soumet des propositions au Ministre sur les questions relatives à l'aviation civile.

2. Dans l'élaboration des projets de textes, les parties prenantes telles que les partenaires et les usagers ou clients ou les assujettis du système de l'aviation civile peuvent être consultés pour donner leur avis.

#### **Article L 1.2.2-3**

1. La fonction « investigation des accidents » consiste à élaborer la réglementation relative aux enquêtes sur les incidents et accidents aéronautiques, effectuer lesdites enquêtes afin d'en déterminer les causes et de faire des propositions au Ministre sur les moyens de les prévenir et d'améliorer la sécurité de l'aviation civile.

#### **Article L 1.2.2-4**

1. La fonction « arbitrage des conflits » consiste à entendre, examiner et statuer sur les litiges découlant des activités de l'aviation civile et, selon le besoin, à proposer au Ministre des améliorations à la réglementation.

### **CHAPITRE 3 DES STRUCTURES**

#### **Article L 1.2.3-1**

1. Les statuts des structures constituant l'Administration de l'aviation civile sont fixés par décret en Conseil de Gouvernement.

2. Ces structures sont dotées des moyens leur permettant de financer leurs activités. Elles peuvent recevoir une dotation budgétaire de l'Etat au début de chaque exercice financier et jouissent en outre des pouvoirs nécessaires pour imposer et percevoir des droits et des redevances.

### **CHAPITRE 4 DES DÉLÉGATIONS D'AUTORITÉ**

#### **Article L 1.2.4-1**

1. Les structures constituant l'Administration de l'aviation civile peuvent déléguer aux personnes physiques ou morales compétentes certaines des autorités que leur confère la présente Loi sous réserve d'en spécifier l'étendue et les conditions d'exercice.

## **TITRE 3 DE LA SÛRETÉ**

### **CHAPITRE PREMIER DU PROGRAMME NATIONAL DE SÛRETÉ**

#### **Article L 1.3.1-1**

1. L'Autorité de l'aviation civile assure l'élaboration et l'exécution du Programme National de Sûreté de l'aviation civile, dans le but de prévenir et de réprimer toute menace, toute tentative ou tout acte d'intervention illicite contre l'aviation civile.

2. Les dispositions du Programme National de Sûreté concernant l'organisation, la coordination des services appelés à intervenir ainsi que les mesures s'appliquant aux aérodromes et aux exploitants de compagnie aérienne sont fixées par décret.

#### **Article L 1.3.1-2**

1. Il est interdit à un aéronef immatriculé à l'étranger de se poser sur un aérodrome situé sur le territoire national, si l'aéronef ainsi que les personnes et les biens se trouvant à bord ne sont pas assujettis à des mesures de sûreté au moins équivalentes à celles en vigueur à Madagascar.

#### **Article L 1.3.1-3**

1. En matière de sûreté, Madagascar coopère avec les Etats et notamment ceux avec lesquels il a conclu des accords aériens. Il collabore également avec les organismes internationaux concernés et communique à l'Organisation de l'aviation civile internationale, toute information relative à une tentative ou à un acte d'intervention illicite qui serait perpétré sur l'un de ses aérodromes.

## **TITRE 4**

**DE LA FACILITATION**  
**CHAPITRE PREMIER**  
**DU PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION**

**Article L 1.4.1-1**

1. L'Autorité de l'aviation civile développe le programme national de facilitation de l'aviation civile, lequel a pour objet d'adopter toutes les mesures possibles pour faciliter le mouvement des aéronefs, des équipages, des passagers, des marchandises, de la poste et des provisions de bord en éliminant les obstacles et les retards inutiles.

2. Les modalités d'application de ces principes sont fixées par voie réglementaire.

**TITRE 5**  
**DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

**CHAPITRE PREMIER**  
**DU RESPECT DES NORMES ENVIRONNEMENTALES**

**Article L 1.5.1-1**

1. Toutes les activités de l'aviation civile s'effectuent dans le respect intégral de la législation et de la réglementation en vigueur en matière de protection de l'environnement, notamment l'émission de bruit et de substances nocives des aéronefs.

**TITRE 6**  
**DE LA PROTECTION DU CONSOMMATEUR**

**CHAPITRE PREMIER**  
**DES RECOURS DES CONSOMMATEURS**

**Article L 1.6.1-1**

1. Le consommateur, s'il s'est déjà plaint auprès du transporteur ou de l'exploitant d'aérodrome ou de tout prestataire de services ou de l'Autorité de l'aviation civile mais n'a pas obtenu satisfaction, peut déposer une réclamation écrite auprès de la structure chargée de l'arbitrage des conflits pour toute question se rapportant aux services fournis par ce transporteur ou cet exploitant d'aérodrome ou ce prestataire de services ou l'Autorité de l'aviation civile.

2. Les modalités de dépôt et de traitement des réclamations des consommateurs sont fixées par voie réglementaire.

**TITRE 7**  
**DES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS**  
**ET INCIDENTS D'AVIATION**

**CHAPITRE PREMIER**  
**GÉNÉRALITÉS**

**Article L 1.7.1-1**

1. En cas d'incident ou d'accident d'aéronef, quelque soit sa nationalité, qui survient sur le territoire national, la structure chargée d'effectuer des enquêtes sur les incidents et accidents aéronautiques mène une enquête sur les circonstances de l'incident ou de l'accident.

**Article L 1.7.1-2**

1. La réglementation détermine les conditions du déroulement de l'enquête en vue de déterminer les causes probables de l'incident ou de l'accident et de proposer des mesures pour prévenir les cas similaires.

### **Article L1.7.1-3**

1. L'enquête n'a pas pour objet de déterminer une quelconque responsabilité.

2. A ce titre, aucune partie d'un rapport ou de rapports de la structure chargée d'effectuer les enquêtes sur les incidents et accidents, telle que visée à l'Article L1.2.2-3, ne sera admise comme preuve ou utilisée dans le cadre d'un procès ou d'une action en dommages-intérêts fondés sur les questions traitées dans ce ou ces rapports.

## **TITRE 8 DE L'APPLICATION DE LA LOI**

### **CHAPITRE PREMIER DES INFRACTIONS, SANCTIONS ET PEINES**

#### **Article L.1.8.1-1**

1. Nonobstant les dispositions des articles ci-après, toute personne qui, à bord d'un aéronef se trouvant sous la juridiction malgache, commet un acte qui, s'il était commis sur le territoire national, constituerait une violation des lois malgaches, est punie conformément aux dispositions légales malgaches.

#### **Article L.1.8.1-2**

1. Toute personne qui viole l'interdiction de fumer dans une zone où il est interdit de le faire à l'intérieur d'un aéroport est passible d'un emprisonnement de 6 jours à 3 mois et d'une amende de 100.000 Ariary à 1.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### **Article L.1.8.1-3**

1. Toute personne qui viole l'interdiction de fumer à bord d'un aéronef exécutant un vol commercial est passible d'un emprisonnement de 6 jours à 3 mois et d'une amende de 250.000 Ariary à 2.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### **Article L.1.8.1-4**

1. Toute personne qui poursuit des activités aéronautiques et qui viole les dispositions de la présente Loi en matière d'assurance de responsabilité civile est passible d'un emprisonnement de 6 jours à 3 mois et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 5.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### **Article L.1.8.1-5**

1. Toute personne effectuant des activités aéronautiques qui néglige ou refuse de produire les rapports, de tenir les livres ou les registres prescrits par la présente Loi ou ses textes d'application, est passible d'un emprisonnement de 6 jours à 3 mois et d'une amende de 250.000 Ariary à 2.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### **Article L.1.8.1-6**

1. Toute personne qui exerce des fonctions nécessitant une licence ou un certificat de qualification et qui participe à la préparation et à l'exécution d'un vol sans détenir la licence ou le certificat de qualification requis est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 5.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### **Article L.1.8.1-7**

1. Sans préjudice des sanctions administratives pouvant aller jusqu'à la suspension de ses fonctions ou le retrait de sa licence, tout personnel navigant qui se trouve dans l'un des cas ci-dessous énumérés, est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 5.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement :

a) vol non-autorisé au-dessus d'une zone interdite ;

- b) vol hors des limites des normes existantes ;
  - c) défaut ou refus de présentation de document requis pour tout aéronef en vol ;
  - d) atterrissage sur ou décollage d'un aérodrome contrôlé sans motif légitime ;
  - e) non respect des routes aériennes désignées sans justification ;
  - f) non respect de l'altitude de vol sans justification ;
  - g) refus de soumettre l'aéronef à l'inspection avant le décollage et après l'atterrissage ;
  - h) défaut ou refus de présentation de licence ou de certificat de personnel navigant ; et
- i) destruction des documents de bord ou tout autre document relatif à un aéronef avant l'expiration de la durée de validité des documents ou du terme pendant lequel ils doivent être conservés.

#### **Article L.1.8.1-8**

1. Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef ou d'une compagnie aérienne est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 5.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement, dans les cas suivants :

- a) le manquement à son obligation d'indiquer d'une façon visible la marque de nationalité et le numéro d'immatriculation sur l'aéronef aux endroits désignés ;
- b) l'exercice d'activités aéronautiques, sans en avoir obtenu l'autorisation ;
- c) le défaut de présentation du certificat de navigabilité ou de tout autre certificat exigé par la présente Loi et ses textes d'application ; et
- d) le manquement aux normes relatives à la réduction de bruits, sauf dérogation.

#### **Article L.1.8.1-9**

1. Toute personne qui crée et met en service un aérodrome sans en avoir obtenu l'autorisation est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 2.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### **Article L.1.8.1-10**

1. L'exploitant ou le gérant d'un aérodrome privé qui se trouve dans les cas ci-dessous énumérés est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 2.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement :

- a) l'utilisation simultanée de l'aérodrome à d'autres fins sans autorisation ;
- b) l'abandon, le transfert ou la location de l'aérodrome sans autorisation ;
- c) la collecte de redevances de manière non conforme à la réglementation.

#### **Article L.1.8.1-11**

1. Toute personne violant les dispositions de l'Article L.2.4.4-1 concernant le péril aviaire est passible d'un emprisonnement de 6 jours à 3 mois et d'une amende de 250.000 Ariary à 1.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### **Article L.1.8.1-12**

1. Toute personne qui pénètre ou circule, sans l'autorisation appropriée, dans les zones d'un aérodrome restreintes au public est passible d'un emprisonnement de 6 jours à 3 mois et d'une amende de 100.000 Ariary à 1.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### **Article L.1.8.1-13**

1. Toute personne qui détourne un aéronef par la force, par la menace ou par tout autre moyen est passible de travaux forcés à perpétuité.

2. La tentative et la complicité sont passibles de la même peine.

#### **Article L.1.8.1-14**



1. Toute personne qui met en danger la sécurité d'un vol ou de ses aménagements par la force, par la menace ou par tout acte d'intervention illicite est passible d'un emprisonnement de 1 an à 10 ans et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 10.000.000 Ariary.

2. Toute personne qui utilise une arme en commettant l'infraction mentionnée au paragraphe 1. est passible d'un emprisonnement de 3 ans à 10 ans et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 10.000.000 Ariary.

3. Toute personne qui agresse un membre de l'équipage dans l'exercice de ses fonctions est passible d'un emprisonnement de 2 ans à 5 ans et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 10.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

4. Toute personne qui cause sciemment un dommage à un aéronef ou aux aménagements qui s'y rapportent est passible d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans et d'une amende de 750.000 Ariary à 7.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

5. Toute personne impliquée dans la communication d'informations de nature à compromettre la sécurité d'un vol est passible d'emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 500.000 Ariary à 5.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

6. La tentative et la complicité aux infractions décrites aux paragraphes 1. à 5. sont passibles des mêmes peines que celles prévues dans lesdits paragraphes.

#### **Article L.1.8.1-15**

1. Toute personne qui menace ou intimide un membre de l'équipage d'un aéronef dans l'exercice de ses fonctions est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 500.000 Ariary à 5.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### **Article L.1.8.1-16**

1. Toute personne qui entrave le libre exercice des fonctions d'un membre de l'équipage de l'aéronef est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 500.000 Ariary à 5.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### **Article L.1.8.1-17**

1. Toute personne qui entrave le libre exercice des fonctions d'un officier de police judiciaire ou d'un agent de l'Administration de l'aviation civile est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 500.000 Ariary à 5.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### **Article L.1.8.1-18**

1. Est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 750.000 Ariary à 7.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice de la saisie de l'aéronef, le propriétaire qui :

- a) met ou laisse en service son aéronef, exception faite des ultra-légers motorisés, sans avoir obtenu un certificat de navigabilité ;
- b) fait ou laisse circuler sciemment un aéronef dont le certificat de navigabilité a cessé d'être valide.

2. De plus, s'il y a un passager à bord :

- a) le maximum de la peine d'emprisonnement est élevé à 2 ans ;
- b) le maximum de l'amende porté à 10.000.000 Ariary ; et
- c) la peine d'emprisonnement est toujours prononcée.

#### **Article L.1.8.1-19**

1. Est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 750.000 Ariary à 7.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui :

- a) délivre ou fait usage d'une fausse licence de personnel navigant ou de contrôleur de la circulation aérienne, d'un faux certificat de qualification, d'un faux certificat médical, et d'un faux certificat de navigabilité ; ou
- b) obtient ces documents suite à des manœuvres frauduleuses.

2. Si la personne est trouvée coupable des infractions mentionnées au paragraphe 1, les licences et les certificats sont retirés par l'Autorité de l'aviation civile et la personne est inéligible à vie à ces titres.

3. Si l'infraction est commise par un pilote commandant de bord, outre le retrait de licence et de certificats, la radiation à vie, l'amende est doublée.

#### **Article L.1.8.1-20**

1. Sans préjudice des sanctions administratives pouvant aller jusqu'à la suspension de ses fonctions ou le retrait de sa licence, tout personnel navigant qui exerce des fonctions attachées à une licence, délivrée conformément à la présente Loi et ses textes d'application, sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotiques, de stupéfiants ou de médicaments qui peuvent compromettre les facultés nécessaires à l'exercice des fonctions, est passible d'un emprisonnement de 1 mois à 3 mois et d'une amende de 500.000 Ariary à 5.000.000 Ariary.

2. Une récidive à l'infraction décrite au paragraphe 1., s'il y a un passager à bord, entraîne l'inéligibilité à vie aux titres.

#### **Article L.1.8.1-21**

1. Est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 750.000 Ariary à 7.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui :

- a) malgré l'interdiction prescrite par la réglementation, de mauvaise foi, utilise des appareils émetteurs-récepteurs susceptibles d'interférer avec les fréquences utilisées par les services de la navigation aérienne ;
- b) met en danger délibérément la sécurité de la navigation aérienne en faisant interférence aux dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne ;
- c) refuse, après avoir été enjoint par écrit par l'Autorité de l'aviation civile, d'enlever les obstacles jugés dangereux pour la navigation aérienne ;
- d) enlève délibérément, sans autorisation, tous dispositifs de balisage d'obstacles et/ou tous dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne.

#### **Article L.1.8.1-22**

1. Tout jet non justifié et inutile d'objets provenant d'un aéronef en évolution susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface, est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 750.000 Ariary à 7.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice aux réparations civiles éventuelles en cas de dommages causés aux personnes et aux biens.

#### **Article L.1.8.1-23**

1. Toute personne qui transporte ou participe au transport de marchandises dangereuses strictement interdites est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 750.000 Ariary à 7.500.000 Ariary, ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice de la confiscation de sa cargaison et/ou de l'aéronef en cause.

#### **Article L.1.8.1-24**

1. Toute personne qui livre ou fait livrer à un transporteur aérien une cargaison, du fret, des bagages ou d'autres biens classifiés comme étant des marchandises dangereuses strictement interdites est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 750.000 Ariary à 7.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice de la confiscation de la cargaison, des bagages ou des autres biens.

#### **Article L.1.8.1-25**

1. Toute personne qui introduit à bord d'un aéronef engagé dans une opération de transport aérien public, une arme dangereuse dissimulée accessible pendant le vol est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 750.000 Ariary à 7.500.000 Ariary ou de l'une ces deux peines seulement.

2. Les dispositions du paragraphe 1. ne s'appliquent pas aux agents officiels qui sont autorisés ou requis à porter une arme dangereuse dissimulée à bord d'un aéronef engagé dans une opération de transport aérien public.

#### **Article L.1.8.1-26**

1. Toute personne qui introduit ou tente d'introduire, à bord d'un aéronef effectuant un transport aérien public une bombe, des engins explosifs ou incendiaires sans l'autorisation appropriée, est passible de travaux forcés à perpétuité.

#### **Article L.1.8.1-27**

1. Toute personne qui fait de fausses déclarations afférentes aux articles L1.8.1-23 à L1.8.1-26 est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende 750.000 Ariary à 7.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### **Article L.1.8.1-28**

1. Toute personne effectuant des activités aéronautiques qui, en violation de la présente Loi et de ses textes d'application, mutile, modifie frauduleusement ou falsifie des rapports, des livres ou des registres ou dépose de faux rapports, livres ou registres est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 750.000 Ariary à 7.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### **Article L.1.8.1-29**

1. Toute personne effectuant des activités aéronautiques qui néglige ou refuse de comparaître et de témoigner ou de collaborer à une enquête menée en vertu des dispositions de la présente Loi et de ses textes d'application en produisant des livres, registres ou autres documents est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 750.000 Ariary à 7.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### **Article L.1.8.1-30**

1. Toute personne n'ayant pas autorité, enlevant des biens, des pièces ou des parties d'un aéronef impliqué dans un accident est passible d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans et d'une amende de 750.000 Ariary à 7.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### **Article L1.8.1-31**

1. Toute personne qui viole délibérément toute autre disposition de la présente Loi ou de ses textes d'application est passible d'une amende de 100.000 Ariary à 1.000.000 Ariary.

## **CHAPITRE 2 DE LA CONSTATATION DES INFRACTIONS**

#### **Article L1.8.2-1**

1. Outre les officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions de la présente Loi et de ses textes d'application, les agents désignés de l'Administration de l'aviation civile.

2. Les agents ci-dessus énumérés prêtent serment avant de prendre leurs fonctions, conformément aux dispositions des articles 128 et 132 du Code de procédure pénale.

3. Ils sont tenus au secret professionnel dans les termes de l'article 378 du Code pénal et passibles des peines prévues audit article.

4. Toutefois, cette disposition ne s'oppose pas :

- a) à l'échange de renseignements avec les différents services fiscaux de Madagascar ;
- b) aux renseignements demandés par l'organisme chargé de l'arbitrage des conflits ou le juge d'instruction en charge du dossier, qui concernent uniquement les faits incriminés.

#### **Article L1.8.2-2**

1. Les agents de l'Administration de l'aviation civile habilités à constater les infractions aux dispositions de la présente Loi et de ses textes d'application doivent être porteurs de leur carte d'identification qu'ils présentent lors de leur intervention.

#### **Article L1.8.2-3**

1. Les autorités civiles et les représentants de la force publique prêtent aide et assistance aux agents habilités au constat des infractions dans l'exercice de leurs fonctions toutes les fois qu'ils en sont requis.

#### **Article L1.8.2-4**

1. Toute personne ayant connaissance de l'existence d'une infraction aux dispositions de la présente Loi ou de ses textes d'application peut également saisir les agents énumérés à l'article L1.8.2-1 paragraphe 1.

#### **Article L1.8.2-5**

1. Toute infraction à la présente Loi ainsi qu'à ses textes d'application est constatée par un procès-verbal écrit qui inclut au moins les informations suivantes :

- a) les nom, prénom(s), et adresse du contrevenant ou de son représentant responsable autorisé ;
- b) les nom, prénom(s), et qualité de l'agent verbalisateur ;
- c) la nature et les circonstances de l'infraction constatée ;
- d) l'indication de la ou des dispositions de la présente Loi ou de ses textes d'application pour laquelle ou lesquelles l'infraction est constatée ;
- e) s'il y a lieu, les déclarations du contrevenant ou de son représentant responsable autorisé ou des témoins ; et
- f) les lieux, date et heure de l'établissement du procès-verbal.

#### **Article L1.8.2-6**

1. Conformément à l'article 132 du Code de Procédure pénale, l'original du procès-verbal est envoyé d'office au Procureur de la République.

2. Une copie est remise au contrevenant et une autre à chacune des structures concernées de l'Administration de l'aviation civile.

#### **Article L1.8.2-7**

1. Le procès-verbal est remis en main propre au contrevenant ou à son représentant autorisé ou transmis par pli recommandé avec accusé de réception.

2. Le destinataire est réputé notifié à la date indiquée sur l'accusé de réception, le cachet de la poste faisant foi.

#### **Article L1.8.2-8**

1. Toute personne qui poursuit des activités aéronautiques doit se soumettre aux contrôles effectués dans le cadre de l'application de la présente Loi et de ses textes d'application.

2. Aux fins des contrôles mentionnés au paragraphe 1. les officiers de police judiciaire et les agents désignés de l'Administration de l'aviation civile peuvent :

- a) entrer dans un aéronef, un aéroport, des installations liées à l'aéronautique ou tout autre lieu où sont conçus, construits ou fabriqués, distribués, entretenus ou installés des produits aéronautiques ;
- b) entrer en tout lieu aux fins d'enquêtes sur tout aspect intéressant la sécurité aéronautique, sous réserve de la réglementation relative à la protection de la vie et de la propriété privée ;
- c) exiger la production de tout document qu'ils estiment relié à l'infraction ;
- d) saisir dans un lieu visé à l'alinéa a) ou b) tout élément dont ils ont des motifs raisonnables de croire qu'il peut constituer une preuve de l'infraction à la présente Loi ou à ses textes d'application ;
- e) retenir un aéronef lorsqu'ils ont des motifs raisonnables de croire qu'il n'est pas sûr ou qu'il pourrait être utilisé de façon dangereuse, et prendre les mesures appropriées pour son maintien en rétention.

## **CHAPITRE 3 DES RECOURS**

### **Article L1.8.3-1**

1. Toute personne physique ou morale qui se considère lésée par un acte ou une décision d'un officier de police judiciaire ou d'un agent de l'Administration de l'aviation civile dans le cadre de l'application de la présente Loi et de ses textes d'application, peut se prévaloir :

- a) des recours auprès de la structure chargée de l'arbitrage des conflits prévus à la réglementation ;
- b) le cas échéant, des recours judiciaires de droit commun.

### **Article L1.8.3-2**

1. En cas de recours judiciaire, l'introduction d'un appel suspendra la mise en vigueur de l'acte ou de la décision de l'Administration de l'aviation civile, sauf si le premier Responsable exécutif de l'Autorité de l'aviation civile porte à l'attention du tribunal compétent qu'il y a urgence et que la sécurité de l'aviation civile nécessite l'application immédiate de la décision. Dans ce cas, le Tribunal peut ordonner l'exécution provisoire de sa décision, nonobstant le recours judiciaire.

## **LIVRE 2 DES AÉRODROMES**

### **TITRE PREMIER DU STATUT DES AÉRODROMES**

#### **CHAPITRE PREMIER DÉFINITIONS**

### **Article L 2.1.1-1**

1. Au sens de la présente Loi, on entend par :

- a) « Aéroport » : surface définie, sur terre ou sur l'eau, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions à la surface des aéronefs ;
- b) « Aéroport à usage restreint » : aéroport 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'aéronefs, soit exclusivement exercées par certaines personnes désignées à cet effet ;
- c) « Aéroport intérieur » : aéroport utilisé seulement pour les services aériens intérieurs ;
- d) « Aéroport international » : aéroport où les formalités et inspections relatives à l'entrée et à la sortie du territoire national, à l'immigration, aux contrôles des passagers et du fret sont effectuées par des agents qualifiés chargés de veiller à l'application de la réglementation en vigueur ;
- e) « Aéroport ouvert à la circulation aérienne publique » : aéroport dont l'utilisation n'a pas de restrictions autres que celles imposées par les caractéristiques particulières et les spécifications des aéronefs ;
- f) « Aéroport à usage privé » : aéroport créé par une personne physique ou morale de droit privé, pour son usage personnel ou celui de ses employés et de ses invités dans un but non commercial ;

- g) « Hélicoptère ou Hélistation » : surface définie à terre ou sur un immeuble pour être utilisée exclusivement par des hélicoptères.

## **CHAPITRE 2 DES GÉNÉRALITÉS**

### **Article L 2.1.2-1**

1. Un aéronef ne peut atterrir ou décoller sur le territoire national, que sur un aérodrome autorisé sauf en cas de force majeure ou au cours d'opérations d'assistance et sauvetage ou en vertu de dérogations spéciales accordées par l'Autorité de l'aviation civile. Les dérogations précisent les conditions et limitations en vertu desquelles elles sont accordées.

### **Article L 2.1.2-2**

1. Les aérodromes sont, soit intérieurs, soit internationaux. Les aérodromes intérieurs ne peuvent servir qu'exceptionnellement au trafic international. Les aérodromes internationaux peuvent servir au trafic intérieur et doivent servir au trafic international.

2. Un aéronef effectuant un service international doit utiliser au départ et à l'arrivée un aérodrome international. Il ne peut en être autrement qu'en cas d'urgence ou sur injonction des autorités compétentes.

3. Tout atterrissage hors d'un aérodrome international d'un aéronef effectuant un service international doit être signalé immédiatement à l'autorité administrative la plus proche.

### **Article L 2.1.2-3**

1. Le statut d'aérodrome international est conféré par arrêté du Ministre sur proposition de l'Autorité de l'aviation civile.

### **Article L 2.1.2-4**

1. En cas de nécessité, un aéronef peut atterrir sur un aérodrome militaire à condition que le propriétaire de l'aéronef en ait fait la demande au préalable auprès des autorités militaires par l'entremise de l'Autorité de l'aviation civile. Cependant, il peut y avoir exception en cas d'urgence.

2. Lors d'un décollage ou d'un atterrissage sur un aérodrome militaire, l'aéronef observe la réglementation de l'aérodrome militaire et obéit aux instructions des autorités militaires.

## **TITRE 2 DE LA CRÉATION ET LA CONSTRUCTION DES AÉRODROMES**

### **CHAPITRE PREMIER DE LA CRÉATION DES AÉRODROMES**

#### **Article L 2.2.1-1**

1. Les conditions de création et de mise en service des aérodromes sont établies par décret en Conseil de Gouvernement.

2. L'Autorité de l'aviation civile publie et tient à jour un registre de tous les aérodromes en service.

#### **Article L 2.2.1-2**

1. Les aérodromes sont soumis au contrôle technique et administratif de l'Etat exercé par l'Autorité de l'aviation civile.

2. Les modalités de ce contrôle sont fixées par décret en Conseil de Gouvernement.

#### **Article L 2.2.1-3**

1. L'Autorité de l'aviation civile peut suspendre, restreindre ou retirer les autorisations d'utilisation d'un aérodrome.

2. La suspension est prononcée lorsque l'aérodrome ne remplit plus les conditions techniques de son utilisation ou lorsque cette utilisation ne respecte pas les conditions et limites de l'autorisation.

3. Les restrictions à l'utilisation peuvent être décidées en cas d'utilisation abusive de l'aérodrome ou en tout autre cas de danger pour la sécurité de l'aviation civile.

4. Le retrait de l'autorisation peut être décidé lorsque l'aérodrome apparaît dangereux pour la sécurité de l'aviation civile ou en cas de violation répétée de la réglementation en vigueur.

5. La suspension, les restrictions et le retrait ne donnent droit à aucune indemnité. L'exploitant peut se prévaloir des recours prévus à la réglementation auprès de la structure chargée de l'arbitrage des conflits.

6. La création, la mise en service, la suspension, les restrictions ou le retrait d'autorisation donnent lieu à la publication d'informations aéronautiques.

#### **Article L 2.2.1- 4**

1. Pour des raisons de défense nationale, l'Etat peut se substituer temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome. Les conditions de cette substitution sont fixées par décret en Conseil de Gouvernement.

2. Ce décret énonce notamment les conditions d'indemnisation de l'exploitant évincé sur la base de la jurisprudence administrative en vigueur.

3. Dans tous les cas, cette indemnisation doit tenir compte, non seulement de la valeur non amortie des investissements réalisés par l'exploitant calculés à la date effective de la substitution, mais encore du manque à gagner subi par ce dernier, calculé en tenant compte du nombre d'années restant à courir jusqu'au terme normal de la concession de travaux et de services publics, de contrat d'affermage, de régie intéressée, ou de tout autre forme de gestion contractuelle. Il est toutefois précisé que s'agissant de ce manque à gagner, il sera fait application d'une évaluation tenant compte des méthodes de calcul du juge administratif en la matière.

#### **Article L 2.2.1-5**

1. Les aérodromes se divisent en deux catégories :

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

#### **Article L 2.2.1-6**

1. Les aérodromes peuvent être créés par l'Etat, une autorité locale ou toute personne physique de nationalité malgache ou morale de droit malgache.

2. Une personne physique de nationalité étrangère ou morale de droit étranger ne peut créer un aérodrome que sous réserve de l'obtention d'autorisation spéciale des Autorités compétentes.

## **CHAPITRE 2 AÉRODROMES OUVERTS À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE**

#### **Article L 2.2.2-1**

1. La création d'un aérodrome, appartenant à l'Etat, destiné à être ouvert à la circulation aérienne publique est fonction de sa viabilité économique ou des besoins des localités enclavées.

2. Les aérodromes destinés à être ouverts à la circulation aérienne publique sont créés par arrêté après avis de l'Autorité de l'aviation civile.

3. Un aérodrome est ouvert à la circulation aérienne publique lorsque les conditions de sécurité sont assurées.

4. L'ouverture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique est prononcée par l'Autorité de l'aviation civile après enquête.

5. Tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique internationale doit être certifié par l'Autorité de l'aviation civile qui doit s'assurer que le titulaire du certificat d'aérodrome est compétent pour faire en sorte que l'aérodrome, l'espace aérien connexe et les procédures d'exploitation offrent la sécurité nécessaire pour l'utilisation par les aéronefs. Les modalités de certification des aérodromes sont fixées par décret.

6. Les modalités de certification des aérodromes sont fixées par décret.

7. Un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à tout moment, pour des raisons d'ordre public ou de sécurité, faire l'objet de restrictions dans son utilisation ou être temporairement ou définitivement interdit.

8. Les caractéristiques des installations, facilités et services sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont fixées par la réglementation en fonction du trafic et de ses besoins.

#### **Article L 2.2.2-2**

1. L'Etat peut confier à des autorités locales, des personnes physiques et morales, au titre de concession de travaux et de services publics, de contrat d'affermage, de régie intéressée, ou de toute autre forme de gestion contractuelle, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique qui appartiennent à l'Etat selon les conditions qui sont fixées par décret en Conseil de Gouvernement.

#### **Article L 2.2.2-3**

1. Les conditions dans lesquelles les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont construits, exploités et entretenus, sont fixées par décret.

#### **Article L 2.2.2-4**

1. Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique font l'objet d'une classification établie en tenant compte de la nature et de l'importance du trafic et, le cas échéant, des contraintes de services publics ainsi que des spécifications résultant des normes en vigueur.

### **CHAPITRE 3 AÉRODROMES NON OUVERTS À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE**

#### **Article L 2.2.3-1**

1. Les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique comprennent :

- a) les aérodromes réservés à l'usage exclusif de l'Etat, dont les aérodromes militaires ;
- b) les aérodromes à usage restreint tels qu'ils sont définis à l'article L2.1.1-1, b) ; et
- c) les aérodromes à usage privé.

#### **Article L 2.2.3-2**

1. La création des aérodromes à usage restreint et des aérodromes à usage privé est soumise à l'autorisation préalable de l'Autorité de l'aviation civile. Les conditions de leur création, de leur exploitation et de leur entretien sont fixées par voie réglementaire.

### **TITRE 3 DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES**

#### **CHAPITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS**



### **Article L 2.3.1-1**

1. Afin d'assurer la sécurité des aéronefs aux abords des aérodromes, sont instituées des servitudes aéronautiques dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

2. Les servitudes aéronautiques comprennent :

- a) les servitudes de dégagement ; et
- b) les servitudes de balisage ;
- c) les servitudes radioélectriques.

3. Les dispositions concernant les servitudes radioélectriques sont stipulées dans le chapitre 3 au titre 4 du présent Livre.

### **Article L 2.3.1-2**

1. Les dispositions du présent titre sont applicables :

- a) aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique, qu'ils soient créés par l'Etat ou par des personnes physiques ou morales autres que l'Etat ;
- b) à certains aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur ;
- c) aux installations d'aides à la navigation aérienne, de télécommunication aéronautique et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux servitudes dans l'intérêt des transmissions et réceptions radio-électriques ; et
- d) à certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

### **Article L 2.3.1-3**

1. En cas d'urgence, des mesures provisoires de sauvegarde peuvent être prises par arrêté après enquête publique. Ces mesures provisoires cessent d'être applicables si, dans un délai de deux ans, à compter de cet arrêté, elles n'ont pas été reprises dans un plan de dégagement dûment approuvé.

## **CHAPITRE 2 DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT**

### **Article L 2.3.2-1**

1. Les servitudes aéronautiques de dégagement ont pour but de supprimer les obstacles dangereux pour la circulation aérienne ou susceptibles de nuire aux dispositifs de sécurité existants.

### **Article L 2.3.2-2**

1- La réglementation détermine les spécifications techniques qui doivent servir de base à l'établissement de servitudes de dégagement, ainsi que les modalités et procédures appliquées pour la mise en œuvre de ces spécifications.

## **CHAPITRE 3 DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE BALISAGE**

### **Article L 2.3.3-1**

1. Les servitudes aéronautiques de balisage imposent l'obligation de pourvoir certains obstacles, naturels ou artificiels, dangereux pour la circulation aérienne de dispositifs visuels ou radioélectriques signalant leur présence aux pilotes et permettant de les identifier.

2. Les caractéristiques, les modalités et procédures de mise en œuvre des dispositifs usuels ou radio-électriques sont fixées par voie réglementaire.

## **TITRE 4 DES MESURES DE SAUVEGARDE**

### **CHAPITRE PREMIER DE LA MISE EN RÉSERVE DE TERRAINS**

#### **Article L 2.4.1-1**

1. L'Autorité de l'aviation civile en vue de la création ou de l'extension d'aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique peut, selon la procédure légale de l'expropriation pour cause d'utilité publique, réserver des terrains et les grever de servitudes aéronautiques.

2. Les terrains sont déclarés « réservés » par décret en Conseil de Gouvernement sur proposition du Ministre chargé de l'Aviation civile et du Ministre chargé de l'Aménagement du territoire.

#### **Article L 2.4.1-2**

1. La décision de réserver un terrain est caduque au plus tard après trois ans à compter de la date de la décision, s'il n'y a pas eu une suite de concrétisation.

### **CHAPITRE 2 DE L'EXPROPRIATION POUR FINS D'AVIATION CIVILE**

#### **Article L 2.4.2-1**

1. Les terrains, bâtiments et installations nécessaires pour les aérodromes et aides à la navigation aérienne peuvent faire l'objet d'une expropriation aux fins d'utilisation exclusive de l'aviation civile conformément aux dispositions légales et réglementaires.

### **CHAPITRE 3 DE LA SÉCURITÉ DES TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES**

#### **Article L 2.4.3-1**

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

#### **Article L 2.4.3-2**

1. Conformément aux conventions internationales en vigueur, l'Autorité de l'aviation civile et l'Autorité chargée des télécommunications décident conjointement des mesures destinées à éviter les interférences et le brouillage des télécommunications aéronautiques en établissant, le cas échéant, les servitudes radioélectriques nécessaires.

### **CHAPITRE 4 DU PÉRIL AVIAIRE**

#### **Article L 2.4.4-1**

1. L'élevage d'oiseaux près d'un aérodrome est interdit sous peine de destruction des installations et de la saisie des oiseaux.

2. L'aménagement et l'utilisation de dépotoirs près d'un aérodrome est interdit sous peine de destruction des installations.

3. L'Autorité de l'aviation civile peut interdire certains types de culture susceptibles d'attirer les oiseaux près d'un aérodrome et ordonner la destruction des récoltes.

4. L'Autorité de l'aviation civile définit, près des aérodromes, les périmètres à l'intérieur desquels les activités mentionnées aux paragraphes précédents sont interdites.

5. Les frais afférents à la destruction des installations et cultures mentionnées aux paragraphes précédents sont à la charge du propriétaire.

## **TITRE 5 DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES**

### **CHAPITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS**

#### **Article L 2.5.1-1**

1. Toute personne physique ou morale peut exploiter un aérodrome à condition de respecter la réglementation en vigueur, notamment celle qui a trait à la sûreté, à la sécurité et à la protection de l'environnement, et ne pas exercer des fonctions de réglementation économique ou technique associée à l'aviation civile.

2. Nonobstant, le paragraphe 1., l'Autorité de l'aviation civile, est autorisée exceptionnellement et temporairement à exploiter des aérodromes selon les conditions définies par voie réglementaire.

### **CHAPITRE 2 DES RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT D'AÉRODROME OUVERT À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE**

#### **Article L 2.5.2-1**

1. L'exploitant d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, dans le but d'assurer la sûreté et la sécurité, peut interdire à toute personne et à tout véhicule de pénétrer, circuler ou stationner dans les zones réservées.

#### **Article L 2.5.2-2**

1. L'exploitant d'aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique doit permettre aux agents de l'Autorité de l'aviation civile d'accéder à tout endroit nécessaire à la conduite des audits de sécurité, inspections, essais et vérifications prévus à la réglementation.

### **CHAPITRE 3 DE LA NON DISCRIMINATION DES USAGERS**

#### **Article L 2.5.3-1**

1. L'exploitant d'aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique assure la liberté d'accès et la non-discrimination dans l'utilisation des installations et services, et dans l'application des redevances dans des conditions uniformes pour tous les aéronefs.

#### **Article L 2.5.3-2**

1. Les conditions d'attribution des créneaux horaires aux aérodromes doivent respecter le principe de la transparence et de la neutralité.

## **TITRE 6 DES REDEVANCES**

### **CHAPITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS**

#### **Article L 2.6.1-1**

1. Les redevances sont dues aux fournisseurs de services et à l'Administration de l'aviation civile, en rémunération :

- a) des services et fonctions qui sont fournis pour les activités de l'aviation civile ;
- b) de l'utilisation des ouvrages, installations, bâtiments et outillages.

2. Les redevances se répartissent en redevances aéronautiques et en redevances extra aéronautiques.

## **CHAPITRE 2 DES REDEVANCES AÉRONAUTIQUES**

### **Article L 2.6.2-1**

1. Les redevances aéronautiques, fixées sans discrimination tenant à la nationalité, sont dues par les exploitants des aéronefs et le public et sont recouvrées dans les conditions établies par les fournisseurs de services.

2. Les aéronefs des Etats pour lesquels Madagascar a conclu des conventions internationales prévoyant l'exemption du paiement des redevances aéronautiques, sont exemptés de leur paiement.

3. La nature et les montants des redevances aéronautiques sont établis par l'organisme qui fournit le service selon les conditions fixées par voie réglementaire et respectant les principes suivants :

- a) le calcul est effectué en fonction des coûts à recouvrer pour les services rendus ;
- b) les données afférentes aux coûts sont disponibles pour consultation ; et
- c) l'introduction de nouvelles redevances ou l'augmentation des montants fait suite à des consultations préalables obligatoires avec les usagers.

4. Les redevances aéronautiques fixées par les fournisseurs de services selon les principes énoncés au paragraphe précédent doivent être communiquées à l'Autorité compétente.

5. Les modalités d'approbation des redevances sont déterminées par voie réglementaire. Ces redevances sont publiées par voie d'information aéronautique trente (30) jours au moins avant leur entrée en vigueur.

6. La nature et les montants des redevances aéronautiques sont publiés et communiqués à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

7. En cas de non paiement des redevances dues par l'exploitant de l'aéronef, les fournisseurs de services sont admis à requérir de l'autorité responsable de la circulation aérienne sur l'aérodrome que l'aéronef y soit retenu jusqu'à consignation du montant des sommes en litige.

## **CHAPITRE 3 DES REDEVANCES EXTRA AÉRONAUTIQUES**

### **Article L 2.6.3-1**

1. Toute activité commerciale de quelque nature qu'elle soit, à l'aérodrome, doit obtenir l'autorisation préalable de l'exploitant de l'aérodrome qui peut imposer des redevances extra aéronautiques à la personne physique ou morale qui exerce cette activité commerciale.

2. La nature et les montants des redevances extra aéronautiques sont établis par l'exploitant de l'aérodrome.

3. Les redevances extra aéronautiques sont recouvrées selon les conditions établies par l'exploitant de l'aérodrome.

## **TITRE 7 DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE**

### **CHAPITRE PREMIER CONDITIONS GÉNÉRALES**

#### **Article L 2.7.1-1**

1. Chaque transporteur aérien est libre d'assurer ses propres services d'escale ou de faire appel aux prestataires offrant ces services.

#### **Article L 2.7.1-2**

1. Tous les transporteurs et tous les prestataires de services qui désirent exploiter des services d'escale doivent obtenir au préalable l'agrément attestant de leurs compétences techniques délivré par l'Autorité de l'aviation civile. Les conditions de délivrance de l'agrément sont fixées par l'Autorité de l'aviation civile.

2. L'Autorité de l'aviation civile peut limiter le nombre de prestataires en matière de services d'escale pour des raisons de sécurité et de capacité d'accueil des infrastructures d'un aérodrome.

### **LIVRE 3 DES AÉRONEFS**

#### **TITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS**

##### **CHAPITRE PREMIER DE L'INTERPRÉTATION**

#### **Article L 3.1.1-1**

1. Au sens de la présente Loi, on entend par :

- a) « 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 ;
- b) « Certificat de navigabilité » : document par lequel, en matière de sécurité, l'Autorité compétente autorise l'utilisation d'un aéronef civil pour la circulation aérienne ; il est délivré lorsque l'Autorité compétente s'est assurée que l'aéronef est conforme à un type certifié.
- c) « Certification » : processus consistant à établir la compétence, la qualification ou la qualité dont un document aéronautique fait Etat.
- d) « Exploitant d'aéronef » : personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.
- e) « Travail aérien » : activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne.

### **TITRE 2 DE L'IMMATRICULATION DES AÉRONEFS**

#### **CHAPITRE PREMIER DE LA NATIONALITÉ ET DE L'IMMATRICULATION**

#### **Article L 3.2.1-1**

1. Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.

2. Un registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils est ouvert et tenu à jour sous la responsabilité de l'Autorité de l'aviation civile.

3. Les conditions d'immatriculation, de délivrance du certificat d'immatriculation, d'utilisation de marques d'immatriculation et de radiation du registre d'immatriculation sont fixées par décret en Conseil de Gouvernement.

#### **Article L 3.2.1-2**

1. Un aéronef doit être immatriculé au registre aéronautique national de l'immatriculation :

- a) s'il appartient à des personnes physiques de nationalité malgache ou morales de droit malgache ; et
- b) s'il est basé et exploité de manière durable à Madagascar.

#### **Article L 3.2.1-3**

1. Un aéronef peut être immatriculé au registre aéronautique national de l'immatriculation :

- a) s'il appartient à des personnes physiques ou morales de nationalité étrangère ; ou
- b) s'il appartient à des personnes physiques de nationalité malgache ou morales de droit malgache et est exploité à l'étranger ; et
- c) sur autorisation de l'Autorité de l'aviation civile après justification de la radiation de son inscription sur le registre d'un autre Etat.

#### **Article L 3.2.1-4**

1. L'aéronef immatriculé à Madagascar possède la nationalité malgache.

#### **Article L 3.2.1-5**

1. L'inscription au registre d'immatriculation fixe l'identité de l'aéronef, attestée par la plaque d'identité et le certificat d'immatriculation.

2. Les spécifications et inscriptions de la plaque d'identité sont fixées par l'Autorité de l'aviation civile.

#### **Article L3.2.1-6**

1. L'Autorité de l'aviation civile peut suspendre ou retirer le certificat d'immatriculation, et dans ce dernier cas, procéder à la radiation sur le registre. Dans ce cas, elle délivre un certificat de radiation.

## **CHAPITRE 2 DE LA LOCATION DES AÉRONEFS**

#### **Article L 3.2.2-1**

1. L'aéronef loué reste soumis au contrôle technique de l'Etat d'immatriculation.

2. Toutefois, les responsabilités qui incombent à l'Etat d'immatriculation conformément aux conventions internationales peuvent être transférées à l'Etat de l'exploitant en vertu d'une entente à cet effet. L'entente est opposable aux tiers.

3. L'entente reconnaissant le transfert de responsabilité doit être communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

## **TITRE 3 DE LA PROPRIÉTÉ DES AÉRONEFS**

### **CHAPITRE PREMIER DE LA CESSION DE PROPRIÉTÉ**

#### **Article L 3.3.1-1**

1. Les aéronefs constituent des biens meubles pour l'application des règles posées par le Code Civil.

2. La cession de propriété doit être constatée par écrit et ne produit effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation. Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété doivent être inscrits sur le registre à la requête du nouveau propriétaire.

## **TITRE 4**

## **DES DROITS SUR LES AÉRONEFS**

### **CHAPITRE PREMIER DES PRIVILÈGES**

#### **Article L 3.4.1-1**

1. Les aéronefs demeurent affectés aux dettes que la Loi déclare privilégiées pour les meubles.
2. Les créances ci-dessous énumérées jouissent d'un privilège qui prime celui des créances visées aux articles 2.101 et 2.102 du Code Civil :
  - a) les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution du prix dans l'intérêt commun des créanciers ;
  - b) les rémunérations dues pour le sauvetage de l'aéronef ;
  - c) les frais indispensables engagés pour sa conservation ;
  - d) les créances résultant du contrat d'engagement des membres d'équipage de conduite et des autres personnes employées au service du bord, mais en ce qui concerne les gages, pour une durée de six (6) mois au plus ; et
  - e) les redevances d'utilisation des dispositifs et aides à la navigation et à l'atterrissage.

#### **Article L 3.4.1-2**

1. Le rang des créances privilégiées en vertu de l'Article L3.4.1-1 est déterminé par l'ordre établi dans cet article. Toute créance mentionnée au même alinéa a le même rang.
2. Les créances mentionnées aux alinéas b) et c) de l'Article L3.4.1-1 sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.
3. Il n'est rien changé à l'ordre des privilèges des articles 2.101 et 2.102 du Code civil qui ne sont pas compris dans l'énumération de l'article précédent. Toutefois, ces privilèges ne prennent rang avant hypothèque que si les faits constitutifs de la créance sont antérieurs à l'inscription de l'hypothèque et si, avant cette inscription, le créancier est en possession de l'aéronef.
4. Les privilèges énumérés au deuxième paragraphe de l'Article L3.4.1-1 s'établissent sans formalités. Ils portent sur l'aéronef en quelque main qu'il passe ou sur l'indemnité d'assurance.

#### **Article L 3.4.1-3**

1. Ces privilèges s'éteignent :
  - a) en même temps que la créance et au plus tard à l'expiration d'un délai de six (6) mois, qui court du jour où le dommage a été causé ; dans tous les autres cas, à partir de l'exigibilité de la créance ;
  - b) dans le cas de vente forcée ; et
  - c) en cas de vente volontaire, s'il n'a pas été fait opposition entre les mains de l'acquéreur dans un délai de quinze (15) jours après l'inscription.

### **CHAPITRE 2 DES HYPOTHÈQUES**

#### **Article L 3.4.2-1**

1. Les aéronefs sont susceptibles d'hypothèques ; ils ne peuvent être hypothéqués que par convention des parties. L'hypothèque est inscrite au registre d'immatriculation dans les conditions qui sont fixées par décret en Conseil de Gouvernement.

#### **Article L 3.4.2-2**

1. Le contrat par lequel l'hypothèque est constituée est constaté par écrit. Le titre constitutif d'hypothèque peut être à ordre ; dans ce cas, sa négociation par voie d'endossement emporte le transfert du droit hypothécaire.

#### **Article L 3.4.2-3**

1. L'hypothèque peut être constituée sur un aéronef en construction. Dans ce cas, l'hypothèque doit être précédée d'une déclaration faite à l'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation ; il est délivré un récépissé de cette déclaration.

#### **Article L 3.4.2-4**

1. Les privilèges et hypothèques sur les aéronefs s'étendent à tout objet, qui, sans faire partie intégrante de l'aéronef, lui est attaché à demeure par destination.

#### **Article L 3.4.2- 5**

1. S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même aéronef, leur rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates d'inscription. Les hypothèques inscrites le même jour deviennent en concurrence nonobstant la différence des heures de l'inscription.

2. L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai sur le registre d'immatriculation.

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

#### **Article L 3.4.2-6**

1. Les inscriptions hypothécaires sont radiées, soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée.

#### **Article L 3.4.2-7**

1. Si l'acte constitutif d'hypothèque ne peut être représenté et s'il n'est pas à ordre, la déclaration en est faite par les deux parties dans l'acte de mainlevée.

#### **Article L 3.4.2-8**

1. L'Autorité de l'aviation civile est tenue de délivrer à tous ceux qui le requièrent l'Etat des inscriptions hypothécaires subsistant sur l'aéronef ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

#### **Article L 3.4.2-9**

1. Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un aéronef la suivent en quelque main qu'elle passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés.

### **CHAPITRE 3 DE LA PURGE DES HYPOTHÈQUES**

#### **Article L 3.4.3-1**

1. L'acquéreur d'un aéronef hypothéqué qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'Article L3.4.2-9 précédent, est tenu, avant la poursuite ou dans le délai de quinzaine, de notifier à tous les créanciers inscrits sur le registre d'immatriculation, au domicile élu par eux dans leurs inscriptions:

- a) un extrait de son titre indiquant seulement la date et la nature du titre, nom du constructeur, le type, les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef ;
- b) un tableau sur trois (3) colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers, la troisième le montant des créances inscrites ;
- c) la déclaration qu'il est prêt à acquitter sur le champ, les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence de leur prix sans distinction des dettes exigibles ou non ; et
- d) l'indication du lieu où l'aéronef se trouve, et où il doit rester jusqu'à l'expiration du délai donné aux créanciers pour requérir la mise aux enchères, et en outre, si cette mise aux enchères est requise, jusqu'à l'adjudication qui suivra.



2. L'acquéreur est tenu à peine de nullité de la notification prévue au paragraphe précédant de maintenir l'aéronef au lieu indiqué.

3. En cas de déplacement momentané, pour cause de force majeure ou en exécution d'un ordre administratif, les délais visés au paragraphe 1. cessent de courir pendant le temps que l'aéronef passe hors du lieu indiqué.

#### **Article L 3.4.3-2**

1. Tout créancier inscrit peut requérir la mise aux enchères de l'aéronef en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.

2. La réquisition de mise aux enchères doit être signée du créancier et signifiée à l'acquéreur dans les dix (10) jours de la notification. Elle contient assignation devant le tribunal de première instance du lieu où se trouve l'aéronef, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

3. La vente aux enchères a lieu à la diligence, soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes sur saisie.

4. Les tarifs des droits à percevoir par l'administration à raison des actes concernant les hypothèques des aéronefs sont fixés par arrêté pris par le Ministre.

### **TITRE 5 DES MESURES EXÉCUTOIRES**

#### **CHAPITRE PREMIER DE LA SAISIE EXÉCUTION ET DE LA VENTE FORCÉE DES AÉRONEFS**

##### **Article L 3.5.1-1**

1. La saisie et la vente forcée des aéronefs sont faites dans les formes prévues par le présent chapitre.

2. Il ne peut être procédé à la saisie que vingt-quatre (24) heures après le commandement de payer fait à la personne du propriétaire ou à son domicile.

##### **Article L 3.5.1-2**

1. La saisie est faite par huissier.

2. Le contenu des inscriptions du procès verbal de saisie est fixé par décret en Conseil de Gouvernement.

3. Le saisissant doit dans le délai de trois jours notifier au propriétaire, copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le tribunal civil du lieu de la saisie pour voir dire qu'il sera procédé à la vente des choses saisies.

4. Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal du lieu de la saisie, les citations et significations lui seront délivrées en la personne du pilote commandant de bord de l'aéronef saisi ou, en son absence en la personne de celui qui représentera le propriétaire ou le pilote commandant de bord, le délai est porté à quinze (15) jours s'il est domicilié à Madagascar.

5. Si le propriétaire est domicilié hors de Madagascar et non représenté, les citations et significations seront données ainsi qu'il est prescrit par le Code de procédure civile, sous réserve de toute autre disposition des traités internationaux.

##### **Article L 3.5.1-3**

1. Le procès-verbal de saisie est transcrit au registre d'immatriculation dans le délai de trois (3) jours, si le tribunal qui doit connaître de la saisie et de ses suites est le tribunal de première instance d'Antananarivo, ce délai est porté à quinze (15) jours dans les autres cas.

2. Dans la huitaine, l'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation, délivre un Etat des inscriptions, et dans les trois jours qui suivent, avec augmentation du délai à raison des distances comme il est dit ci-dessus, la saisie est dénoncée aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions avec l'indication du jour de comparution devant le tribunal civil.

3. Le délai de comparution est également calculé à raison des distances comme il est dit au paragraphe 1.

#### **Article L 3.5.1-4**

1. Le tribunal fixe par son jugement la mise à prix et les conditions de la vente. Si au jour fixé pour la vente, il n'est pas fait d'offre, le tribunal indique par jugement le jour auquel les enchères auront lieu sur une nouvelle mise à prix inférieure à la première, et qui est déterminée par le jugement.

#### **Article L 3.5.1-5**

1. La vente sur saisie se fait à l'audience des criées du tribunal civil, quinze (15) jours après l'apposition d'affiches :

- a) à la porte principale du tribunal civil devant lequel on doit procéder ;
- b) dans la zone publique de l'aérodrome sur lequel se trouve l'aéronef ; et
- c) à la porte du bureau d'immatriculation des aéronefs.

2. Cette affiche est également insérée dans un des journaux désignés pour recevoir les annonces judiciaires du ressort du tribunal.

3. Le contenu des inscriptions de cette affiche et de cette annonce est fixé par décret.

#### **Article L 3.5.1-6**

1. Le tribunal peut néanmoins, ordonner que la vente soit faite devant un autre tribunal de première instance ou en l'étude et par ministère soit d'un notaire, soit d'un autre officier public, au lieu où se trouve l'aéronef saisi.

2. Dans ces divers cas, le jugement régleme la publicité locale.

#### **Article L 3.5.1-7**

1. L'adjudicataire est tenu de consigner son prix, à une caisse du Trésor dans les vingt-quatre (24) heures de l'adjudication à peine de folle enchère.

2. Le créancier saisissant doit dans les cinq (5) jours suivants, présenter requête au président du tribunal civil pour faire commettre un juge devant lequel il citera les créanciers, par actes signifiés aux domiciles élus, à l'effet de s'entendre à l'amiable sur la distribution du prix.

3. Le délai de convocation est de quinzaine sans augmentation en raison de la distance.

4. Seront déduits du prix d'adjudication avant sa distribution, les frais de justice effectués dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente et à la distribution du prix, y compris les frais de garde.

#### **Article L 3.5.1-8**

1. Dans le cas où les créanciers ne s'entendraient pas sur la distribution du prix, il sera dressé procès-verbal de leurs prétentions et contredits.

2. Dans la huitaine, chacun des créanciers doit déposer au greffe du tribunal civil une demande de collocation avec les titres à l'appui.

3. A la requête du plus diligent, les créanciers sont cités devant le tribunal qui statue à l'égard de tous, même des créanciers privilégiés.

#### **Article L 3.5.1-9**

1. Le jugement est signifié dans les trente (30) jours de sa date au domicile élu de chacune des parties présentes ou défaillantes, le jugement n'est pas susceptible d'opposition.

2. Il peut être formé appel dans un délai de huit (8) jours à compter de la date de signification du jugement, outre les délais de distances prévus en matière de procédure civile.

3. L'acte d'appel contient assignation et énonciation des griefs à peine de nullité.

4. Dans les huit (8) jours qui suivent l'expiration du délai d'appel et s'il y a appel dans les huit (8) jours du jugement, le Juge déjà désigné dresse l'Etat des créances colloquées en principal, intérêts et frais.

5. Sur ordonnance rendue par le juge commissaire, le greffier du tribunal civil délivre les bordereaux de collocation exécutoire. La même ordonnance autorise la radiation, par le greffier du tribunal de commerce, des inscriptions des créanciers non colloqués. Il est procédé à cette radiation sur la demande de toute partie intéressée.

## **CHAPITRE 2 DE LA SAISIE CONSERVATOIRE**

### **Article L 3.5.2-1**

1. Lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié à Madagascar, ou que l'aéronef est de nationalité étrangère, tout créancier a le droit de pratiquer une saisie conservatoire avec l'autorisation du président du tribunal de première instance dans le ressort duquel est situé le lieu où l'aéronef a atterri.

2. Le juge saisi doit donner mainlevée de la saisie si le propriétaire offre de déposer un cautionnement égal au montant de la créance réclamée et il peut ordonner cette mainlevée en fixant le montant du cautionnement à fournir en cas de contestation sur l'étendue de la créance. Ce cautionnement est déposé à une caisse de Trésor.

3. En cas de dommages causés à la surface ou par la chute d'un aéronef étranger dont le propriétaire est domicilié à l'étranger, tous les agents chargés à l'article L1.8.2-1 de la constatation des infractions à la présente Loi et de ses textes d'application, peuvent faire appel à la force publique pour retenir l'aéronef pendant quarante-huit (48) heures, afin de permettre au président du tribunal de première instance d'arbitrer le montant des dommages causés et en cas d'infractions, des amendes et frais encourus. Le président du tribunal peut s'il échet avoir recours à un homme de l'art.

4. Toutefois, sont exempts de saisie les aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat, poste comprise, commerce excepté, les aéronefs mis exclusivement en service sur une ligne régulière de transport public et les pièces de rechange et accessoires indispensables à leur utilisation à condition s'il s'agit d'aéronefs étrangers, qu'ils soient rentrés régulièrement sur le territoire national et que la réciprocité soit prévue.

### **Article L 3.5.2-2**

1. Les agents chargés à l'article L1.8.2-1 de la constatation des infractions à la présente Loi et de ses textes d'application ont le droit de saisir, à titre de mesures conservatoires, tout aéronef de nationalité malgache ou étrangère qui ne remplit pas les conditions prévues par la réglementation en vigueur.

## **TITRE 6 DE LA NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS**

### **CHAPITRE PREMIER DES CONDITIONS GÉNÉRALES**

#### **Article L 3.6.1-1**

1. A l'exception des ultra-légers motorisés, un aéronef inscrit sur le registre malgache n'est autorisé à circuler que s'il obtient au préalable un certificat de navigabilité valide délivré par l'Autorité de l'aviation civile conformément à la réglementation en vigueur.

### **Article L 3.6.1-2**

1. Un aéronef qui n'est pas inscrit au registre malgache n'est autorisé à circuler que s'il est pourvu d'un certificat de navigabilité valide ou d'un permis de vol délivré par son Etat d'immatriculation et reconnu valide par les autorités malgaches.

2. La validité d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par un autre Etat contractant est reconnu par l'Autorité de l'aviation civile si les conditions qui ont régi la délivrance de ce certificat de navigabilité sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

### **Article L3.6.1-3**

1. Les conditions exigées pour l'obtention et le maintien du certificat de navigabilité sont fixées par la réglementation pour chaque catégorie et type d'aéronefs.

## **CHAPITRE 2 DE LA CERTIFICATION DE TYPE**

### **Article L 3.6.2-1**

1. Si la construction ou l'assemblage d'un aéronef a lieu à Madagascar, le constructeur doit déposer pour approbation auprès de l'Autorité de l'aviation civile le dossier technique comprenant tous documents, dossiers, spécifications et rapports jugés nécessaires.

2. La construction ou l'assemblage ne peut être effectué qu'après approbation de l'Autorité de l'aviation civile.

## **CHAPITRE 3 DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ**

### **Article L 3.6.3-1**

1. La nature, l'importance, la fréquence et les conditions des contrôles de navigabilité sont fixées par l'Autorité de l'aviation civile pour chaque catégorie et type d'aéronef conformément aux normes de sécurité en vigueur.

### **Article L 3.6.3-2**

1. L'Autorité de l'aviation civile effectue l'inspection périodique ou le contrôle après réparation des aéronefs.

2. Elle peut désigner un organisme qualifié pour assurer cette mission sous sa supervision.

3. Si les exigences de navigabilité et de sécurité ne peuvent pas être respectées, l'aéronef sera interdit de vol.

4. Les modalités d'exécution de l'inspection de l'aéronef sont fixées par l'Autorité de l'aviation civile.

### **Article L 3.6.3-3**

1. Les pièces et composants d'aéronefs définies dans la réglementation ne peuvent être utilisées que lorsque leur navigabilité a été confirmée par l'Autorité de l'aviation civile.

2. La vente ou l'installation sur un aéronef de toute pièce ou composante non autorisée par l'Autorité de l'aviation civile est interdite.

## **CHAPITRE 4 DE L'AGRÉMENT DES ATELIERS DE CONSTRUCTION OU D'ENTRETIEN D'AÉRONEFS**

### **Article L 3.6.4-1**

1. L'établissement ou l'entreprise ayant comme activité la construction d'aéronefs ou d'éléments d'aéronefs doit être agréé par l'Autorité de l'aviation civile et se soumettre à ses vérifications et son contrôle.

2. L'établissement ou l'entreprise ayant comme activité l'entretien d'aéronefs ou d'éléments d'aéronefs utilisés en transport aérien public ou à usage commercial doit être agréé par l'Autorité de l'aviation civile et se soumettre à ses vérifications et son contrôle.

## **LIVRE 4 DE LA NAVIGATION AÉRIENNE**

### **TITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS**

#### **CHAPITRE PREMIER DÉFINITIONS**

##### **Article L 4.1.-1**

1. Au sens de la présente Loi, on entend par :

- a) « Aide à la navigation » : tout dispositif visuel ou électronique situé à bord d'un aéronef ou à la surface de la terre, ou bien tout système satellitaire qui fournit le guidage d'un point à un autre ou les données de position à un aéronef en vol.
- b) « Circulation aérienne » : ensemble des aéronefs en vol ou qui évoluent sur l'aire de manœuvre d'un aéroport ;
- c) « Contrôleur de la circulation aérienne » : personne titulaire d'une licence valide l'autorisant à effectuer le contrôle de la circulation aérienne ;
- d) « Service de contrôle de la circulation aérienne » : service fourni en vue :

i) d'empêcher :

- les abordages entre des aéronefs ;
- les collisions entre des aéronefs et des obstacles ;
- sur l'aire de manœuvre, les collisions entre des aéronefs et des véhicules ;

ii) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne.

e) « Services de navigation aérienne » : comprend les services de la circulation aérienne (ATS), les services de télécommunications aéronautiques (COM), les services météorologiques (MET) pour la navigation aérienne, les services de recherches et de sauvetage (SAR) et les services d'information aéronautique (AIS). Ces services sont assurés au trafic aérien pendant toutes les phases de l'exploitation.

#### **CHAPITRE 2 DE LA FOURNITURE DE SERVICES**

##### **Article L 4.1.2-1**

1. Les conditions de la construction des installations d'aides à la navigation aérienne, de même que l'exploitation, l'entretien des services de navigation aérienne et les modalités de leur concession sont fixées par décret.

2. Les services de navigation aérienne sont fournis à tous les aéronefs dans l'espace aérien malgache indifféremment de leur nationalité ou de celle de leurs exploitants.

3. La qualité des services de la navigation aérienne peut être certifiée par l'Autorité de l'aviation civile qui doit s'assurer que les prestataires de service sont compétents pour assurer la sécurité du trafic aérien.

##### **Article L 4.1.2-2**

1. Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire national en dehors des zones interdites ou réglementées mentionnées au paragraphe suivant.

2. Néanmoins, le survol et l'atterrissage peuvent être réglementés ou interdits pour des raisons de sécurité nationale.

3. La structure, la classification et les règles concernant l'utilisation de l'espace aérien, la délimitation des zones et régions de contrôle, des zones réglementées et des zones interdites sont fixées par arrêté.

### **CHAPITRE 3 DES TÉLÉCOMMUNICATIONS**

#### **Article L 4.1.3-1**

1. L'Autorité de l'aviation civile arrête les mesures destinées à l'établissement d'un réseau de télécommunications aéronautiques.

#### **Article L 4.1.3-2**

1. La réglementation détermine :

- a) les caractéristiques des équipements qui font partie du système des télécommunications aéronautiques ; et
- b) les conditions de l'installation, d'exploitation et l'entretien de ces équipements.

#### **Article L 4.1.3-3**

1. Il est interdit à toute personne d'exercer une fonction relative à l'installation, à l'entretien ou à l'exploitation d'un équipement de télécommunications aéronautiques, à moins qu'elle n'ait suivi avec succès la formation portant sur l'exercice de cette fonction et qu'elle n'ait reçu une attestation délivrée par l'autorité compétente.

2. Cette procédure peut être celle d'une licence délivrée par l'Autorité de l'aviation civile.

### **CHAPITRE 4 DES INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES**

#### **Article L 4.1.4-1**

1. Toutes les informations relatives aux caractéristiques et aux spécifications des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, aux services et installations de navigation aérienne donnent lieu à des informations aéronautiques.

### **TITRE 2 DES REDEVANCES DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

#### **CHAPITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS**

#### **Article L 4.2.1-1**

1. En rémunération des services qui leur sont rendus, les exploitants des aéronefs payent des redevances aux organismes qui fournissent les services.

#### **Article L 4.2.1-2**

1. Les redevances aéronautiques, fixées sans discrimination de nationalité, sont dues par les exploitants des aéronefs et sont recouvrées dans les conditions établies par les fournisseurs de services

2. Les aéronefs des Etats pour lesquels Madagascar a conclu des conventions internationales prévoyant l'exemption du paiement des redevances aéronautiques, sont exemptés de leur paiement.

3. La nature et les montants des redevances aéronautiques sont établies par les fournisseurs de services selon les conditions fixées par voie réglementaire et respectant les principes suivants :

- a) le calcul est effectué en fonction des coûts à recouvrer pour les services rendus ;
- b) les données afférentes aux coûts sont disponibles pour consultation ; et
- c) l'introduction de nouvelles redevances ou l'augmentation des montants fait suite à des consultations préalables obligatoires avec les exploitants d'aéronefs.

4. Les redevances aéronautiques fixées par les fournisseurs de services selon les principes énoncés au paragraphe précédant doivent être communiquées à l'Autorité compétente.

5. Les modalités d'approbation des redevances sont déterminées par voie réglementaire. Ces redevances sont publiées par voie d'information aéronautique trente (30) jours au moins avant leur entrée en vigueur.

6. La nature et les montants des redevances aéronautiques publiés sont communiqués à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

7. En cas de non paiement des redevances aéronautiques dues par l'exploitant de l'aéronef, les fournisseurs de services peuvent retenir l'aéronef sur l'aérodrome jusqu'à consignation du montant des sommes en litige.

### **TITRE 3 DES RÈGLES DE L'AIR**

#### **CHAPITRE PREMIER DU DOMAINE D'APPLICATION**

##### **Article L 4.3.1-1**

1. La réglementation fixe les règles de la circulation des aéronefs sur le territoire national.

##### **Article L 4.3.1-2**

1. Le pilote commandant de bord est responsable du respect des règles de l'air auxquelles il ne peut déroger que pour des raisons impérieuses de sécurité ou en cas d'urgence.

#### **CHAPITRE 2 DES RÈGLES GÉNÉRALES**

##### **Article L 4.3.2-1**

1. Tout aéronef, ainsi que son chargement devront avant et après un vol, accepter les inspections éventuelles prévues à la réglementation en vigueur, notamment en matière de douanes, de police et de santé.

##### **Article L 4.3.2-2**

1. Tout aéronef en circulation doit avoir à son bord tous les documents spécifiés par l'Autorité de l'aviation civile.

##### **Article L 4.3.2-3**

1. La validité des documents à bord d'aéronefs étrangers est reconnue dans le territoire malgache à condition qu'ils soient conformes aux normes en vigueur.

##### **Article L 4.3.2-4**

1. L'Autorité de l'aviation civile, peut interdire ou limiter l'usage à bord des aéronefs des équipements électroniques, appareils photographiques, cinématographiques, de télédétection et d'enregistrement de données de toute nature.

#### **Article L 4.3.2-5**

1. Le propriétaire d'un aéronef affecté à l'utilisation privée ne peut assurer, ni un travail aérien, ni un transport public sauf dans les cas d'urgence, ou de réquisition et après autorisation de l'Autorité de l'aviation civile.

#### **Article L 4.3.2-6**

1. L'Autorité de l'aviation civile détermine, pour chaque type d'aéronef et selon les conditions de son exploitation, le matériel de sauvetage à embarquer.

#### **Article L 4.3.2-7**

1. La réglementation fixe les conditions de vol à basse altitude au-dessus de régions peuplées ou de regroupements de personnes, ou à une vitesse supersonique.

#### **Article L 4.3.2-8**

1. L'Autorité de l'aviation civile peut décider de l'immobilisation de tout aéronef dont le certificat de navigabilité ne peut être produit ou dont les marques ne correspondent pas à celles mentionnées sur les certificats de navigabilité et d'immatriculation.

### **CHAPITRE 3 DES PLANS DE VOL**

#### **Article L 4.3.3-1**

1. La réglementation détermine les caractéristiques que doivent avoir tous les plans de vols, quel que soit le régime.

2. Les vols ne peuvent avoir lieu que si leur plan a reçu l'autorisation des services de la circulation aérienne compétents.

3. Une dérogation au paragraphe 2. est accordée :

- a) à des cas particuliers précisés par la réglementation ;
- b) à tout vol découlant d'une décision du Gouvernement et effectué dans le but de protéger les intérêts et la sécurité de l'Etat et la population dans le cas de désastre naturel, recherche et sauvetage et autres cas d'urgence.

#### **Article L 4.3.3-2**

1. Pour des raisons de sécurité, le plan de vol peut ne pas être respecté. Par la suite, les services de la circulation aérienne doivent être immédiatement avertis.

### **TITRE 4 DES RECHERCHES ET SAUVETAGE (SAR)**

#### **CHAPITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS**

#### **Article L 4.4.1-1**

1. Les organismes désignés par le Gouvernement sont responsables des opérations de recherche et sauvetage des aéronefs en détresse, manquants ou accidentés dans la région d'information de vol d'Antananarivo.

2. Le déroulement des opérations est fixé par la réglementation.

#### **Article L 4.4.1-2**



1. Toute autorité locale, civile ou militaire informée la première d'un accident d'aéronef a le devoir d'apporter immédiatement le secours et l'assistance qui s'imposent ainsi que de prendre les mesures conservatoires nécessaires.

## **LIVRE 5 DU PERSONNEL DE L'AÉRONAUTIQUE**

### **TITRE PREMIER DES LICENCES DU PERSONNEL DE L'AÉRONAUTIQUE**

#### **CHAPITRE PREMIER DÉFINITIONS**

##### **Article L 5.1.1-1**

1. Au sens de la présente Loi, on entend par :

- a) « Personnel navigant » : personnes chargées de la conduite d'un aéronef ;
- b) « Personnel technique » : titulaire de licence de technicien d'entretien d'aéronef, ou de contrôleur de la circulation aérienne, ou d'agent technique d'exploitation, ou d'opérateur radio de station aéronautique, ou tout personnel d'exploitation dont la fonction est essentielle à la sécurité de l'aviation civile ;
- c) « Pilote commandant de bord » : pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.
- d) « Brevet ou Certificat » : titre sanctionnant un ensemble de connaissances générales théoriques ou pratiques ; il est délivré après examen et est définitivement acquis à son titulaire.
- e) « Licence » : titre sanctionnant l'aptitude et le droit, pour le titulaire de brevet, de remplir les fonctions correspondantes, sous réserve des qualifications prévues ; elle n'est valable que pour une période limitée ; elle est renouvelable par vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.
- f) « Certification » : processus consistant à établir la compétence, la qualification ou la qualité dont un document aéronautique fait Etat.
- g) « Membre d'équipage de conduite » : membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.
- h) « Membre d'équipage de cabine » : membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord, pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.

#### **CHAPITRE 2 DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

##### **Article L 5.1.2-1**

1. Toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef, du personnel composé de techniciens d'entretien d'aéronef, de contrôleurs de la circulation aérienne, d'agents techniques d'exploitation, et d'opérateurs radio de station aéronautique et de tout personnel d'exploitation dont la fonction est essentielle à la sécurité de l'aviation civile, doit être titulaire d'une licence délivrée par l'Autorité de l'aviation civile.

2. Les conditions de délivrance, de renouvellement et de validation ainsi que de suspension ou de retrait des brevets, certificats, licences et qualifications du personnel navigant et du personnel technique sont déterminées par décret.

#### **CHAPITRE 3 DE L'APTITUDE PHYSIQUE**

##### **Article L 5.1.3-1**

1. Le renouvellement des licences et qualifications donne lieu aux contrôles d'aptitude physique et psychologique de leurs titulaires dans les conditions fixées par l'Autorité de l'aviation civile.

2. Le titulaire d'une licence doit s'abstenir d'exercer les privilèges afférents à sa licence dès qu'il ressent une déficience physique ou psychologique quelconque de nature à lui faire croire qu'il ne remplit plus les conditions d'aptitude physique et psychologique requises pour exercer ses fonctions.

3. Nul ne doit exercer les privilèges d'une licence délivrée conformément à la présente Loi s'il se trouve sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotiques, de stupéfiants ou de médicaments qui puissent compromettre les facultés nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

#### **CHAPITRE 4 DES CONDITIONS DE TRAVAIL**

##### **Article L 5.1.4-1**

1. Les conditions de travail du personnel titulaire d'une licence sont définies dans le contrat conclu avec son employeur .

2. L'Autorité de l'aviation civile limite le nombre d'heures de travail des membres d'équipage des aéronefs utilisés pour le transport public.

#### **CHAPITRE 5 DE L'AGREMENT DES CENTRES DE FORMATION AERONAUTIQUE**

##### **Article L 5.1.5-1**

1. L'établissement ou l'entreprise ayant comme activité l'enseignement et la formation aéronautique préparant à une licence professionnelle de personnel navigant ou de personnel au sol, doit être agréé à ce titre par l'Autorité de l'aviation civile et se soumettre à ses vérifications et son contrôle.

#### **TITRE 2 DE L'ÉQUIPAGE DES AÉRONEFS**

##### **CHAPITRE PREMIER DES POUVOIRS ET RESPONSABILITÉS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD**

##### **Article L 5.2.1-1**

1. Le pilote commandant de bord est responsable de la sécurité de l'aéronef dont il assume le commandement.

2. L'équipage est placé sous les ordres du pilote commandant de bord.

3. Le pilote commandant de bord exerce également dans le cadre de sa mission, son autorité sur les passagers et les biens embarqués.

##### **CHAPITRE 2 DES ACTIONS À PRENDRE EN CAS D'INTERVENTION ILLICITE**

##### **Article L 5.2.2-1**

1. Lorsque le pilote commandant de bord a des motifs sérieux, de croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction aux lois pénales ou un acte pouvant compromettre ou compromettant la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou biens à bord, ou compromettant le bon ordre et la discipline à bord, il peut prendre à l'égard de cette personne les mesures raisonnables, y compris les mesures de contraintes qui sont nécessaires pour lui permettre de la débarquer et la remettre aux autorités compétentes.

##### **Article L 5.2.2-2**

1. Le pilote commandant de bord peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre.

2. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toute mesure préventive raisonnable, s'il a des motifs sérieux de croire qu'elle s'impose immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.

#### **Article L 5.2.2-3**

1. Le pilote commandant de bord transportant une personne soumise à une mesure de contrainte doit avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat, dans les meilleurs délais et si possible :

- a) aviser les autorités de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte ; et
- b) les informer des raisons justifiant cette mesure.

#### **Article L 5.2.2-4**

1. Lorsque le pilote commandant de bord a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a accompli ou est sur le point d'accomplir un acte visé à l'article L5.2.2-1, il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout Etat pour autant qu'il juge cette mesure nécessaire. Le pilote commandant de bord informe les autorités de l'Etat, du débarquement et des raisons qui l'ont motivé.

## **LIVRE 6 DU TRANSPORT AÉRIEN**

### **TITRE PREMIER DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

#### **CHAPITRE PREMIER DÉFINITIONS**

#### **Article L 6.1.1-1**

1. Au sens de la présente Loi, on entend par :

- a) « Transport aérien » : transport par aéronef, d'un point de départ à un point de destination convenue, des passagers, des marchandises ou du courrier ;
- b) « Transport aérien public » : transport par aéronef accessible au public effectué à titre professionnel avec ou sans rémunération conformément à la réglementation en vigueur ;
- c) « Transport aérien privé » : transport par aéronef effectué au bénéfice exclusif du propriétaire de l'aéronef et à des fins personnelles ;
- d) « Transport aérien intérieur » : transport par aéronef effectué entre deux points situés sur le territoire national, soit entre un point qui lui est extérieur sans pour autant faire partie du territoire d'un autre pays ;
- e) « Transport aérien intra africain » : transport par aéronef effectué entre le territoire national et les pays de l'Afrique signataires du Traité d'Abuja de 1991 instituant la Communauté économique africaine ;
- f) « Transport aérien international » : transport par aéronef effectué entre le territoire national et celui d'autres Etats situés hors de la Communauté économique africaine ;
- g) « Transport aérien régulier » : consiste en une série de transports par aéronef programmés offerts au public dont les caractéristiques suivantes sont établies à l'avance : le nombre de vols, les points de départ, les points intermédiaires et les points d'arrivée, l'horaire des arrivées et des départs ainsi que la nature du service offert ;
- h) « Transport aérien non régulier » : transport par aéronef effectué auquel il manque l'une des caractéristiques du transport aérien régulier incluant toutes les catégories de vols affrétés prévues au règlement ;
- i) « Transporteur aérien » : entreprise qui assure des services de transport par aéronef contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location ; aux termes de l'article 96 de la Convention de Chicago, entreprise de transport aérien : signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international.

- j) « Vol affrété » : vol effectué dans le cadre d'une opération par laquelle un transporteur aérien met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage.

#### **Article L 6.1.1-2**

1. La politique de libéralisation du transport aérien adoptée par l'Etat s'applique à l'exploitation des services intérieurs et internationaux, réguliers et non réguliers de passagers, de marchandises et de courrier.

## **TITRE 2 DE LA CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS**

### **CHAPITRE PREMIER DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN**

#### **Article L 6.2.1-1**

1. Un transporteur aérien basé à Madagascar ne peut exploiter des services de transport aérien public à moins qu'il n'ait obtenu un certificat de transporteur aérien délivré par l'Autorité de l'aviation civile.

2. Les conditions de délivrance, de renouvellement, de surveillance, ainsi que de suspension ou de retrait du certificat de transporteur aérien sont fixées par décret.

## **TITRE 3 DES LICENCES D'EXPLOITATION**

### **CHAPITRE PREMIER DES CONDITIONS D'OBTENTION**

#### **Article L 6.3.1-1**

1. Le transporteur aérien malgache qui exploite un service de transport aérien public doit détenir une licence d'exploitation délivrée par l'Autorité de l'aviation civile.

2. Les conditions de délivrance, de renouvellement, de surveillance, ainsi que de suspension ou de retrait de la licence d'exploitation sont fixées par décret.

#### **Article L 6.3.1-2**

1. Aux fins du présent Titre, le transporteur aérien malgache est une compagnie de transport aérien ayant son siège social et son centre principal d'activités à Madagascar, qui détient un certificat de transporteur aérien valide émis par l'Autorité de l'aviation civile et qui demeure sous son contrôle réglementaire effectif.

#### **Article L 6.3.1-3**

1. Un transporteur aérien étranger ne peut effectuer un vol rémunéré ou non, entre un point du territoire national et un point en-dehors dudit territoire, pour transporter des passagers, des marchandises ou du courrier sans une autorisation d'exploitation délivrée par l'Autorité de l'aviation civile.

2. Les conditions de délivrance, de renouvellement, de surveillance, ainsi que de suspension ou de retrait d'une autorisation d'exploitation à un transporteur aérien étranger sont fixées par décret.

## **CHAPITRE 2 DU TRANSPORT AÉRIEN INTÉRIEUR**

#### **Article L 6.3.2-1**

1. Le service intérieur de transport aérien public régulier ou non régulier entre deux points situés sur le territoire national est réservé aux transporteurs malgaches.

#### **Article L 6.3.2-2**

1. Le transporteur aérien malgache titulaire d'un certificat de transporteur aérien peut exploiter un service intérieur non régulier sans détenir une licence d'exploitation de services non réguliers.

### **CHAPITRE 3 DU TRANSPORT AÉRIEN INTRA AFRICAIN**

#### **Article L 6.3.3-1**

1. Les services de transport aérien intra africains réguliers et non réguliers sont exploités conformément aux dispositions des accords multilatéraux intervenus entre les Etats du continent africain ou entre les membres d'un regroupement régional de ces Etats, et ratifiés par Madagascar.

### **CHAPITRE 4 DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL**

#### **Article L 6.3.4-1**

1. En matière de services aériens internationaux, l'Etat procède par voie d'accords aériens et arrangements bilatéraux et multilatéraux en veillant à ce que l'ouverture du ciel malgache aux compagnies étrangères se traduise réciproquement en opportunité d'accès à un marché élargi au plan international pour les compagnies malgaches.

#### **Article L 6.3.4-2**

1. Les aéronefs immatriculés à l'étranger assurant des services aériens internationaux réguliers ou non réguliers peuvent pénétrer dans l'espace aérien et le traverser en transit sans escale ou atterrir pour des raisons non commerciales à condition de se conformer au règlement concernant les délais de préavis, routes à suivre, les aérodromes désignés et les redevances et taxes de services à acquitter.

## **TITRE 4 DES MODALITÉS D'EXPLOITATION**

### **CHAPITRE PREMIER DE LA LOCATION D'AÉRONEF AVEC ÉQUIPAGE**

#### **Article L 6.4.1-1**

1. L'Autorité de l'aviation civile approuve au préalable la location d'aéronef avec équipage par un transporteur aérien malgache.

2. La location d'aéronef avec équipage mentionnée au paragraphe 1. doit être conforme à la présente Loi et ses textes d'application aux conditions établies par l'Autorité de l'aviation civile.

### **CHAPITRE 2 ACCORDS DE COOPÉRATION**

#### **Article L 6.4.2-1**

1. Les transporteurs peuvent conclure des alliances et des accords de coopération avec d'autres transporteurs y compris l'utilisation de l'indicatif de vol pour un service international de transport aérien assuré par un autre transporteur.

#### **Article L 6.4.2-2**

1. Les transporteurs doivent soumettre à l'Autorité de l'aviation civile une copie de toute alliance, entente ou accord de coopération.

## **TITRE 5 DE LA CONCURRENCE DÉLOYALE**

## **CHAPITRE PREMIER DES PRATIQUES ANTICONCURRENTIELLES**

### **Article L 6.5.1-1**

1. Sont prohibées toute pratique individuelle ou concertée, toute entente ou coalition expresse ou tacite entre individus ou entreprises ayant pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser de façon sensible le jeu de la concurrence dans le marché du transport aérien.

### **Article L 6.5.1-2**

1. L'identification des pratiques jugées anticoncurrentielles relève de l'Autorité de l'aviation civile.

2. Peuvent également être qualifiées de pratiques anticoncurrentielles celles qui sont considérées comme telles dans les conventions ou accords internationaux auxquels Madagascar fait partie.

### **Article L 6.5.1-3**

1. La structure chargée de l'arbitrage des conflits entend, examine et statue sur les plaintes déposées à l'égard des pratiques anticoncurrentielles des transporteurs aériens.

## **TITRE 6 DU CONTRAT DE TRANSPORT**

### **CHAPITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS**

#### **Article L 6.6.1-1**

1. Dans le transport des passagers, des bagages et des marchandises un titre de transport doit être délivré.

2. L'emploi de tout autre moyen, y compris électronique, constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer au titre de transport.

3. Les indications que doivent contenir le billet des passagers, la fiche d'identification de bagages et la lettre de transport aérien sont fixées par arrêté.

#### **Article L 6.6.1-2**

1. La responsabilité civile du transporteur aérien pour les dommages causés aux personnes et aux biens, pour les services intérieurs et internationaux, est soumise aux Conventions internationales ratifiées par l'Etat.

2. Toutefois, pour les services aériens intérieurs, la limite de responsabilité civile du transporteur est fixée par décret.

## **TITRE 7 DU TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

### **CHAPITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS**

#### **Article L 6.7.1-1**

1. Les conditions de transport à bord d'un aéronef des objets, matières ou produits dangereux susceptibles de compromettre la sécurité des aéronefs, des passagers, de l'équipage ou des personnes et propriété au sol sont fixées par la réglementation.

2. Le transport par aéronef civil des explosifs, des armes et munitions est interdit dans l'espace aérien malgache sans autorisation de l'Autorité de l'aviation civile.

**TITRE 8  
DES DISPOSITIONS FINALES**

**Article L 6.8.1-1**

1. Toutes les dispositions antérieures à la présente Loi sont abrogées, notamment celles de l'Ordonnance n° 78-015 du 31 août 1978, de l'Ordonnance n° 92-024 du 8 juillet 1992 et de la Loi n° 99-031 du 28 janvier 2000.

**Article L 6.8.1-2**

1. Toutefois, jusqu'à la publication des modalités d'application des dispositions de la présente Loi fixées par voie réglementaire, les textes pris en application de l'Ordonnance n° 78-015 du 31 août 1978, l'Ordonnance n° 92-024 du 8 juillet 1992 et de la Loi n° 99-031 du 28 janvier 2000 demeurent applicables.

**ARTICLE 2.-** La présente Loi sera publiée au Journal Officiel de la République. Elle sera exécutée comme Loi de l'Etat.

**Antananarivo, le 22 juillet 2004**