

## UEMOA

# Code communautaire de l'Aviation Civile

Règlement n°2007-01 du 6 avril 2007

*[NB - Règlement n°01/2007/CM/UEMOA du 6 avril 2007 portant adoption du Code communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA]*

**Art.1.-** Est adopté le Code communautaire de l'aviation civile, tel qu'annexé au présent Règlement dont il fait partie intégrante.

**Art.2.-** Entrée en vigueur

Le présent Règlement entre en vigueur à compter de sa date de signature et sera publié au Bulletin officiel de l'Union.

## Livre 1 - Dispositions générales

### Titre 1 - Définitions

**Art.1.-** Pour l'application et l'interprétation du présent Code, les termes, expressions ou sigles suivants ont les significations ci-après :

Accident : évènement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

a) Une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

- dans l'aéronef, ou ;
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, compris les parties qui s'en sont détachées, ou ;
- directement exposée au souffle des réacteurs ;

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager

clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès, ou ;

b) L'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et ;
- qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé ;

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement, ou ;

c) L'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Acte d'intervention illicite : acte volontaire et intentionnel portant atteinte à la sécurité de l'aviation civile.

Administration de l'aviation civile : établissement public ou structure dotée de la personnalité juridique, de l'autonomie financière et de gestion chargé de l'aviation civile.

Aérodrome : surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Aérodrome certifié : aérodrome dont l'exploitant a reçu un certificat d'aérodrome.

Aérodrome : tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par les forces aérodynamiques.

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.

Aéronef civil : un aéronef autre qu'un aéronef d'Etat.

Aéronef d'Etat : aéronef utilisé dans les services militaires, de douane ou de police.

Aéroport : terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux.

Aéroport douanier : aérodrome ouvert à la circulation aérienne sur lequel peuvent s'accomplir des formalités de douane.

Aéroport international : tout aéroport que l'Etat contractant dans le territoire duquel il est situé, a désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes,

de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.

**Agrément :** autorisation administrative accordée à une entreprise par l'Autorité aéronautique civile pour effectuer, à titre onéreux, le transport aérien de passagers, de fret et/ou de courrier.

**Aire de manœuvre :** partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exception des aires de trafic.

**Assistance en escale :** services rendus (entretien, ravitaillement, chargement, déchargement, enregistrement d'un aéronef, ...) sur un aéroport à un usager (compagnie aérienne, exploitant d'aéronef).

**Aviation générale :** ensemble des activités d'aviation civile (sport, entraînement au vol) autre que le transport aérien commercial et le travail aérien.

**Avion :** aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

**Auto-assistance en escale :** situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services.

**Autorité aéronautique civile ou autorité de l'aviation civile :** autorité gouvernementale en charge de l'aviation civile, l'autorité ou la personne morale ou l'organe habilité à exercer une telle fonction.

**Brevet :** titre sanctionnant un ensemble de connaissances générales, théoriques et pratiques. Il est délivré après examen et est définitivement acquis à son titulaire.

**Certificat d'aérodrome :** certificat délivré par l'autorité compétente en vertu des règlements applicables d'exploitation d'un aérodrome.

**Certificat de navigabilité :** document attestant que l'aéronef est apte à effectuer la navigation aérienne.

**Circulation aérienne :** ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

**Circulation aérienne publique :** circulation aérienne constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs civils et des aéronefs d'Etat soumis à la réglementation relevant de la compétence de l'autorité aéronautique.

**Commission :** la Commission de l'Union prévue à l'article 26 du Traité de l'UEMOA.  
**Conseil :** le Conseil des Ministres de l'Union prévu à l'article 20 du Traité de l'UEMOA.

Contrôle de l'exploitation aérienne : exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol.

Convention de Chicago : la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et toutes ses annexes.

Décision de Yamoussoukro : la Décision en date du 14 novembre 1999 de la Conférence des Ministres africains chargés de l'aviation civile, relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique, signée le 12 juillet 2000 par le Président en exercice de l'OUA (Organisation de l'Unité africaine).

Enquête technique : activités menées en vue de prévenir les accidents et les incidents graves, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

Entreprise de transport aérien : toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien régulier et/ou non régulier.

Environnement : ensemble des éléments naturels ou artificiels et des équilibres bio et géo - chimiques auxquels ils participent, ainsi que les facteurs économiques, sociaux et culturels qui favorisent l'existence, la transformation et le développement du milieu, des organismes vivants et des activités humaines.

Essais et réceptions : toutes épreuves exécutées en vol, à terre ou à l'eau, sous la direction ou le contrôle des industriels ou des représentants de l'Etat, qui ont pour objet la recherche des caractéristiques et la mise au point des aéronefs ainsi que toutes épreuves de vérification en vol.

Etat d'immatriculation : Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Etat membre : tout Etat partie prenante au Traité de l'UEMOA tel que prévu par le préambule de celui-ci.

Etat tiers : tout Etat non membre de l'UEMOA.

Exploitant : personne physique ou morale qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Héliport : surface aménagée pour le décollage et l'atterrissage des hélicoptères.

Hélistation : aérodrome, ou aire définie sur une construction, destiné à être utilisé, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface.

Hydrobase : plan d'eau aménagé pour l'amerrissage des hydravions.

Hypothèque : sûreté conventionnelle qui confère au créancier un droit réel sur l'aéronef.

Incident : évènement, autre qu'un accident lié à l'utilisation d'un aéronef qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Incident grave : incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

Licence : titre sanctionnant l'aptitude et le droit, pour les titulaires de brevets, de remplir les fonctions correspondantes sous réserve des qualifications correspondantes. Les licences ne sont valables que pour une période limitée ; elles sont renouvelables pour vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.

Masse maximale : masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

Marchandises : tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages, transportés à bord d'un aéronef.

Marchandises dangereuses : matières ou objets de nature à présenter un risque appréciable pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classées conformément à ces Instructions.

Membre d'équipage : personne chargée par un exploitant de fonction à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Membre de l'équipage de cabine : membre d'équipage qui effectue les tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exerce pas de fonction de membre d'équipage de conduite.

Membre d'équipage de conduite : membre d'équipage titulaire d'une licence et détenant une qualification en état de validité et qui accomplit les tâches liées aux fonctions essentielles de commandement, pilotage ou mécanique à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Navigation aérienne : ensemble des techniques et des procédés permettant de définir la position d'un aéronef et de guider sa trajectoire.

Navigabilité : conditions d'aptitude au vol d'un aéronef.

NOTAM : « Notice to airmen » avis diffusé par télécommunication ou publication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

OACI : l'Organisation de l'aviation civile internationale, créée par la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944.

**Patrimoine aéronautique :** ensemble de biens et droits qui appartient à une collectivité ou à un Etat.

**Permis d'exploitation aérienne (PEA/AOC) :** document délivré à une entreprise par l'autorité aéronautique civile d'un Etat membre attestant que l'entreprise concernée possède les capacités professionnelles et organisationnelles pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité en vue des activités de transport aérien qui y sont mentionnées.

**Personne établie dans l'Union :** toute personne physique ou morale, qui y a :

- sa résidence principale ;
- son siège statutaire, son administration principale ou un établissement stable.

**Personnel navigant technique :** membre d'équipage titulaire d'une licence et d'une qualification, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol.

**Pilote Commandant de bord ou 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.

**Piraterie aérienne :** toute saisie réelle ou tentative de saisie ou exercice de contrôle d'un aéronef, par la force ou par la violence, ou par toute autre forme d'intimidation, sans motif légitime.

**Piste :** aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour servir, sur sa longueur, au roulement des aéronefs, au décollage et à l'atterrissage.

**Police des aérodromes :** ensemble des mesures ayant pour but de garantir la sécurité des aérodromes.

**Programme national de sûreté :** mesures adoptées par l'Etat pour assurer la protection de l'aviation civile internationale contre des actes d'intervention illicite.

**Qualifications :** mentions qui, portées sur une licence de personnel navigant, ouvrent à son titulaire certaines modalités d'exercice des privilèges afférents à cette licence.

**Redevances :** rémunérations perçues pour services rendus aux usagers et aux exploitants d'aéronefs.

**Sécurité :** ensemble des mesures prises pour assurer ou faire assurer la sécurité de l'exploitation aérienne.

**Sécurité - Sauvetage :** fonctions de surveillance, de protection et de secourisme des passagers à bord d'un aéronef au sol comme en vol.

**Service aérien :** tout service aérien régulier et non régulier, assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises.

Service aérien commercial : vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux, des passagers, du fret et/ou du courrier.

Service aérien régulier : série de vols qui présentent l'ensemble des caractéristiques suivantes :

- 1° il est effectué, à titre onéreux, au moyen d'aéronefs destinés à transporter des passagers, du fret et/ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des sièges, vendus individuellement, sont mis à disposition du public soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés ;
- 2° il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux aéroports ou plus :
  - soit selon un horaire publié ;
  - soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente.

Service aérien non régulier : service de transport aérien commercial effectué autrement que comme un service régulier (vol ou série de vols à la demande ou en charter).

Services de la circulation aérienne : termes génériques désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service de contrôle de la circulation aérienne, le contrôle régional, le contrôle d'approche ou le contrôle d'aérodrome.

Service fixe aéronautique : service de télécommunications entre points fixes déterminés, prévu essentiellement pour la sécurité de la navigation aérienne et pour assurer la régularité, l'efficacité et l'économie d'exploitation des services aériens.

Service minimum : fonctionnement d'un aérodrome avec un service à effectif réduit au strict minimum à mettre en place.

Service mobile aéronautique : service mobile entre stations aéronautiques et stations d'aéronef, ou entre stations d'aéronefs, auquel les stations d'engin de sauvetage peuvent également participer. Les stations de radiobalise de localisation des sinistres peuvent également participer à ce service sur des fréquences de détresse et d'urgence désignées.

Servitudes aéronautiques : mesures destinées à assurer la protection d'un aérodrome contre les obstacles, de façon à ce que les aéronefs puissent y atterrir et en décoller dans de bonnes conditions de régularité et de sécurité.

Souveraineté : le droit et la propriété complète et exclusive d'un Etat sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

Sûreté aéroportuaire : combinaison des mesures ainsi que des moyens techniques et humains visant la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

Territoire de l'Etat : les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit Etat.

Territoire de l'UEMOA, territoire de l'Union ou territoire communautaire : territoire constitué par :

- le territoire de la République du Bénin ;
- le territoire du Burkina Faso ;
- le territoire de la République de Côte d'Ivoire ;
- le territoire de la République de Guinée-Bissau ;
- le territoire de la République du Mali ;
- le territoire de la République du Niger ;
- le territoire de la République du Sénégal ;
- le territoire de la République Togolaise.

Sont compris dans le territoire aérien de l'Union, l'espace aérien des Etats visés ci-dessus et l'espace aérien au-dessus des eaux territoriales.

Traité de l'Union : le Traité de l'UEMOA et ses Protocoles additionnels 1 et 2.

Transport aérien : toute opération aérienne effectuée contre rémunération ou contre salaire, en vue ou pendant l'accomplissement du transport de passagers, de poste et de marchandises.

Transport aérien commercial ou public : transport aérien de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

Transport aérien commercial international : transport par aéronef de personnes ou de biens moyennant rémunération ou par le biais d'un contrat de location ou le transport de courrier entre deux pays ou plusieurs pays.

Transporteur aérien : entreprise de transport aérien, possédant un agrément en cours de validité.

Transporteur aérien de l'Union : transporteur aérien titulaire d'un agrément en cours de validité délivré par une autorité aéronautique civile d'un Etat membre de l'UEMOA.

Transporteur aérien étranger : tout transporteur aérien d'un Etat non membre de l'UEMOA.

Travail aérien : activité de vol au cours duquel l'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.

UEMOA ou Union : l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine, objet du Traité de l'UEMOA.

Validation : acceptation écrite d'une mesure prise par les autorités aéronautiques civiles d'un autre Etat en lieu et place d'une mesure qui relève, selon le présent Code, de la responsabilité des autorités aéronautiques de l'Etat concerné.



**Voltige :** acrobatie aérienne ou ensemble des manœuvres inhabituelles dans le pilotage ordinaire d'un aéronef et qui font l'objet d'un apprentissage particulier.

**Zone interdite :** espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un Etat, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.

## **Titre 2 - Champ d'application**

**Art.2.-** Le présent Code s'applique à tous les domaines de l'aviation civile des Etats membres. Il s'applique également aux équipages, passagers et aéronefs étrangers se trouvant dans l'espace aérien de l'Union conformément à la Convention de Chicago, au Traité de l'Union, aux accords bilatéraux ou multilatéraux de transport aérien passés entre les Etats membres pris individuellement ou collectivement et un ou plusieurs Etats tiers.

**Art.3.-** Le présent Code s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat. Les aéronefs d'Etat ne peuvent être exploités en transport aérien public commercial.

Toutefois, les aéronefs d'Etat, exceptionnellement affectés à un service de transport public sont soumis à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant sous réserve de la souscription à une police d'assurance de responsabilité civile conforme aux conventions internationales en la matière.

## **Livre 2 - Administration de l'aviation civile**

### **Titre 1 - Création et statut**

**Art.4.-** Il est créé dans chaque Etat membre une administration de l'aviation civile dotée de la personnalité juridique, de l'autonomie financière et de gestion conformément à la réglementation communautaire en la matière et aux conditions fixées par le présent Code.

### **Titre 2 - Attributions et fonctionnement**

**Art.5.-** L'administration de l'aviation civile est chargée d'assurer pour le compte de l'Etat membre, les missions de réglementation et de contrôle des activités de l'aviation civile. Elle exerce notamment les attributions suivantes :

- a) l'élaboration et la mise en œuvre de la politique aéronautique nationale, communautaire et internationale ;

- b) l'élaboration d'une réglementation technique de l'aviation civile conforme aux dispositions nationales, communautaires et de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;
- c) le contrôle de l'application de la réglementation nationale, communautaire et des conventions internationales en vigueur dans l'Etat membre concerné ;
- d) la coordination des activités du secteur ;
- e) le respect des normes de sécurité ;
- f) la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- g) le développement harmonieux du transport aérien ;
- h) la planification du développement des infrastructures, installations et équipements aéroportuaires ainsi que la supervision des activités aéroportuaires ;
- i) la planification et la supervision des services de la navigation aérienne ;
- j) la négociation des accords internationaux ;
- k) la gestion du portefeuille des droits de trafic ;
- l) la promotion de l'aviation civile ;
- m) la représentation de l'Etat auprès des organisations internationales de l'aviation civile ;
- n) la médecine aéronautique ;
- o) le suivi de la gestion du patrimoine foncier affecté à l'aviation civile.

**Art.6.-** L'organisation et le fonctionnement de l'administration de l'aviation civile sont fixés conformément à la réglementation communautaire.

### **Titre 3 - Ressources**

**Art.7.-** Les ressources de l'administration de l'aviation civile sont constituées :

- a) d'une dotation budgétaire des Etats membres ;
- b) des ressources issues du mécanisme de financement du développement de l'aviation civile ;
- c) des redevances aéronautiques et extra-aéronautiques, notamment celles relatives au survol, à l'atterrissage, au balisage, au stationnement, aux passagers, à la sûreté, au carburant, au fret ;
- d) des produits des prestations pour services rendus, dont l'assiette, les taux et les modalités de recouvrement sont fixés, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale de chaque Etat membre ;
- e) des produits des redevances de concessions ;
- f) des prêts, subventions, dons et legs ;
- g) d'une quote-part des amendes prévues par le présent Code ;
- h) de toutes autres recettes.

## Livre 3 - Aéronefs

### Titre 1 - Statut des aéronefs

#### Chapitre 1 - Immatriculation, nationalité et propriété

**Art.8.-** Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.

**Art.9.-** Il est institué dans chaque Etat membre, un registre d'immatriculation tenu, sous la responsabilité de l'Autorité aéronautique civile.

Tout aéronef civil doit être immatriculé sur ce registre dans des conditions fixées, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale en vigueur.

Un aéronef immatriculé dans un Etat membre perd la nationalité de cet Etat si les conditions telles que prévues dans le présent article ne sont pas remplies ou si son propriétaire le fait immatriculer dans un autre Etat.

Toute personne physique ou morale de la nationalité d'un Etat membre est autorisée à faire immatriculer son aéronef dans un autre Etat membre.

**Art.10.-** Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité aéronautique sous réserve du respect des règles communautaires relatives à la concurrence.

**Art.11.-** Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre d'un Etat membre qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

**Art.12.-** L'inscription au registre d'immatriculation d'un Etat membre vaut titre. Ce registre est public et toute personne, justifiant d'un intérêt légitime, peut en obtenir copie conforme à titre onéreux dans des conditions fixées par l'autorité aéronautique de l'Etat membre concerné.

Le certificat d'immatriculation et les copies des renseignements figurant au registre d'immatriculation sont délivrés sur requête.

**Art.13.-** L'inscription au registre identifie l'aéronef. Elle est attestée par la délivrance d'un certificat d'immatriculation portant un nom, un numéro d'ordre et la désignation de la catégorie à laquelle appartient l'aéronef.

**Art.14.-** Le certificat d'immatriculation n'est valable que :

- si les indications qui y sont portées sont conformes aux marques apposées sur l'aéronef ;
- si l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre Etat.

**Art.15.-** Tout aéronef inscrit au registre d'un Etat membre a la nationalité de cet Etat et doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation prévues par cet Etat.

**Art.16.-** La radiation d'un aéronef du registre d'immatriculation d'un Etat membre se fait, en l'absence de textes communautaires, dans des conditions fixées par la législation nationale de chaque Etat membre.

La radiation de l'immatriculation entraîne d'office la perte de nationalité.

**Art.17.-** Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont régis soit par la loi :

- de l'Etat au-dessus duquel se trouve l'aéronef ;
- de l'Etat d'immatriculation chaque fois que celle-ci est applicable.

**Art.18.-** Les aéronefs constituent des biens meubles. Toutefois, la cession de propriété doit être constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation.

## Chapitre 2 - Hypothèques et privilèges sur les aéronefs

**Art.19.-** Les aéronefs tels que définis à l'article 1er du présent Code, peuvent faire l'objet d'hypothèque conventionnelle ou forcée.

L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, les hélices, les appareils de bord et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Toute hypothèque, radiation ou modification d'hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation selon des modalités fixées par la législation nationale de chaque Etat membre en l'absence de textes communautaires.

**Art.20.-** L'hypothèque peut grever par un seul acte tout ou partie de la flotte aérienne appartenant à un même propriétaire à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte.

**Art.21.-** L'hypothèque peut être étendue à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués, à condition que lesdites pièces soient individualisées.

Ces pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de la publicité prévue à l'article 22 ci-dessous du présent Code. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

**Art.22.-** Les pièces de rechange visées à l'article précédent comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipement, garnitures, partie de ces divers éléments et plus généralement tous objets, de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

Une publicité appropriée, effectuée sur la place par voie d'affiches, devra avertir dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées et mentionner le registre où l'hypothèque est inscrite, ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

Un inventaire indiquant la nature et le nombre desdites pièces est annexé au document inscrit.

**Art.23.-** L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé selon un modèle agréé par l'administration de l'aviation civile. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre ; dans ce cas, l'endos emporte translation du droit hypothécaire.

La mention dans l'acte de vente d'un aéronef que tout ou partie du prix reste dû au vendeur entraîne, sauf stipulation contraire, hypothèque à son profit en garantie de la somme indiquée comme restant due à condition que le vendeur requiert l'inscription de cette hypothèque dans la forme prévue par la législation nationale en vigueur, en l'absence de textes communautaires.

Un aéronef en construction ne peut être hypothéqué que s'il a été préalablement déclaré au service chargé de la tenue du registre d'immatriculation. Cette déclaration indique les principales caractéristiques de l'appareil en construction ; il en est délivré récépissé.

**Art.24.-** En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

Avant tout paiement, l'assureur doit requérir un état des inscriptions hypothécaires. Aucun paiement n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers figurant sur ledit état.

**Art.25.-** Toute hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

La radiation, ainsi que toute modification de l'hypothèque par convention des parties ou jugement, doivent également faire l'objet d'une mention au même registre.

**Art.26.-** S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur les mêmes aéronefs, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, nonobstant la différence des heures de l'inscription.

**Art.27.-** 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.

**Art.28.-** L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'année courante.

**Art.29.-** Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'une décision passée en force de chose jugée.

**Art.30.-** Sauf en cas de vente forcée effectuée conformément aux dispositions définies par la législation nationale en vigueur en l'absence de textes communautaires, un aéronef ne peut être rayé du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné mainlevée préalable du droit inscrit.

**Art.31.-** Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs exercent leur droit de suite en quelques mains qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 32 et 35 du présent Code.

**Art.32.-** Sont seules privilégiées sur les aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

- 1° les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix dans l'intérêt commun des créanciers ;
- 2° les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef ;
- 3° les frais indispensables engagés pour sa conservation ;
- 4° les créances résultant du contrat d'engagement des membres de l'équipage de conduite et des autres personnes employées au service de bord ;
- 5° les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation et à l'atterrissage ainsi que les redevances de stationnement.

**Art.33.-** Les privilèges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 24 du présent Code. Ils suivent l'aéronef en quelques mains qu'il passe.

Ils s'éteignent trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après avoir fait reconnaître amiablement son montant, ou à défaut, avoir introduit une action en justice à son sujet.

Ils s'éteignent encore, indépendamment des modes normaux d'extinction des privilèges :

- 1° par la vente en justice de l'aéronef, faite dans les formes prévues par la législation nationale ; de chaque Etat membre ;
- 2° au cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard un mois après publication de la cession dans un journal habilité à recevoir les annonces légales du domicile du vendeur, à moins que, avant l'expiration de ce délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur, au domicile élu par lui dans les publications.

**Art.34.-** Les créances visées à l'article 32 du présent Code sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article.

Les créances de même rang viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance.

Toutefois, les créances visées à l'article 32, alinéas 2 et 3 du présent Code sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

**Art.35.-** Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 32 du présent Code ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges.

Toutefois, en cas de vente dans un Etat membre d'un aéronef grevé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, signée à Genève le 19 Juin 1948, les droits prévus à l'article 1er de ladite Convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface en vertu de l'article 7 de ladite Convention.

**Art.36.-** Sauf le cas de vente forcée dans les formes prévues au chapitre 3 suivant, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre Etat, sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires.

Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation doit refuser toute radiation.

### **Chapitre 3 - Saisies et ventes forcées des aéronefs**

**Art.37.-** L'autorité publique compétente, investie des pouvoirs à cet effet, a le droit de saisir à titre conservatoire tout aéronef qui ne remplit pas les conditions prévues par le présent Code pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction au sens du présent Code.

Les procédures de saisie sont déterminées par la législation nationale en vigueur.

**Art.38.-** Est considérée comme saisie conservatoire, tout acte par lequel un aéronef est arrêté, dans un intérêt privé ou pour des raisons de sécurité publique suite à une décision de justice.

La saisie conservatoire dans un intérêt privé est réalisée au profit d'un créancier, soit du propriétaire ou du titulaire d'un droit grevant l'aéronef.

Le droit de rétention sur les aéronefs, sans le consentement de l'exploitant, est assimilé à la saisie conservatoire et son exercice est soumis au régime prévu par le présent Code et les textes en vigueur dans chaque Etat membre.

**Art.39.-** Les aéronefs d'Etat des Etats membres, et sous réserve de réciprocité, les aéronefs étrangers sont exempts de saisie conservatoire dans les conditions fixées par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs, signée à Rome le 29 mai 1933, ou de toute convention la modifiant et applicable dans les Etats membres.

**Art.40.-** Sont exempts de saisie conservatoire, les aéronefs immatriculés dans les Etats membres ou les aéronefs étrangers affectés à un service d'Etat ou à des transports publics, sauf si la créance, porte sur les sommes dues par le propriétaire en raison de l'acquisition de ces aéronefs, de ces pièces de rechange ou de contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation.

Sans préjudice des procédures spéciales prévues par le présent Code, les aéronefs d'Etat des Etats membres et étrangers, affectés à un service d'Etat ou au transport commercial de passagers ne peuvent faire l'objet d'une ordonnance de saisie conservatoire que si la créance porte sur les sommes susmentionnées.

**Art.41.-** Dans le cas où la saisie n'est pas interdite ou lorsque, en cas d'insaisissabilité de l'aéronef, l'exploitant ne l'invoque pas, un cautionnement suffisant empêche la saisie conservatoire et le juge saisi en procédure d'urgence doit en ordonner la mainlevée immédiate.

Le cautionnement est suffisant s'il couvre le montant de la dette et les frais et s'il est affecté exclusivement au paiement du créancier ou s'il couvre la valeur de l'aéronef si celle-ci est inférieure au montant de la dette et des frais.

**Art.42.-** Si la saisie conservatoire est irrégulière ou si elle a été diligentée sans juste motif, le saisissant est responsable du dommage et du préjudice qui en résulteraient pour l'exploitant ou le propriétaire.

**Art.43.-** La saisie vente est ordonnée par une décision de justice devenue exécutoire. Elle se traduit par la vente forcée de l'aéronef dans des conditions prévues par la législation nationale en vigueur.

Une saisie conservatoire peut être convertie en saisie vente selon des conditions fixées par la législation nationale en vigueur.

**Art.44.-** Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, signée à Genève le 19 juin 1948, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

Toutefois, si un aéronef hypothéqué cause un dommage aux tiers à la surface d'un Etat membre, les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit saisissant l'aéronef cause du dommage ou tout autre aéronef ayant le même propriétaire.

**Art.45.-** Les deniers provenant de la réalisation de l'aéronef sont distribués dans l'ordre suivant :

- a) aux créanciers privilégiés prévus par l'article 32 du présent Code ;
- b) aux créanciers hypothécaires ;
- c) aux créanciers privilégiés prévus par l'article 35 du présent Code ;



- d) aux créanciers chirographaires munis d'un titre exécutoire lorsqu'ils sont intervenus par voie de saisie ou d'opposition à la procédure de distribution.

## Titre 2 - Circulation des aéronefs

### Chapitre 1 - Droit de circulation

**Art.46.-** Les aéronefs des Etats membres peuvent circuler librement au-dessus du territoire de chaque Etat membre sous réserve d'observer la réglementation relative à la navigation et à la circulation aériennes.

Toutefois, les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire d'un Etat membre que si ce droit leur est accordé par une convention internationale ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation qui doit être spéciale et /ou temporaire.

**Art.47.-** Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire.

**Art.48.-** Le survol de certaines zones ou, dans des circonstances exceptionnelles du territoire d'un Etat membre, peut être interdit par la législation nationale pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être spécialement indiqués par la législation nationale en vigueur.

**Art.49.-** Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite, est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, de donner le signal réglementaire et d'atterrir sur l'aérodrome le plus rapproché en dehors de la zone interdite.

En tout état de cause, l'aéronef en infraction doit, à la première sommation, atterrir dans les conditions fixées par la législation nationale en vigueur.

**Art.50.-** Un aéronef ne doit pas être conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la sécurité des personnes ou des biens à la surface.

Tout vol d'acrobatie est interdit au-dessus d'une agglomération ou de la partie d'un aérodrome ouvert au public.

La voltige et l'acrobatie aériennes pour les aéronefs civils doivent être exécutées conformément à la réglementation nationale en vigueur.

**Art.51.-** Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ou des épreuves sportives ne peuvent avoir lieu qu'avec autorisation donnée dans des conditions définies par la législation nationale en vigueur.

**Art.52.-** L'utilisation des aéronefs sur les aires de manœuvre des aérodromes et en vol se fait conformément à la réglementation de la circulation aérienne.

La réglementation de la circulation aérienne ainsi que les attributions et le rôle des services de la circulation aérienne sont fixés, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale en vigueur.

## Chapitre 2 - Droit d'atterrissage

**Art.53.-** Hors le cas de force majeure et les cas prévus à l'alinéa suivant, les aéronefs ne peuvent atterrir et décoller que sur les aérodromes régulièrement établis.

Les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome, avec l'accord de la personne, physique ou morale, qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé, sont fixées par la législation nationale en vigueur. Cet accord n'est toutefois pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'opérations d'assistance ou de sauvetage pour lesquelles il est recouru à des aéronefs.

**Art.54.-** En cas d'atterrissage ou d'amerrissage sur une propriété privée, la personne, physique ou morale, ayant la jouissance du terrain ou du plan d'eau ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'aéronef dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnée à moins qu'une procédure judiciaire n'ait été diligentée.

**Art.55.-** Les aéronefs qui effectuent un parcours international ne peuvent se poser que sur des aéroports douaniers.

Ils doivent, pour franchir la frontière ou la limite des eaux territoriales, suivre la route aérienne qui leur est imposée.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensés, par autorisation administrative délivrée sur demande adressée au Ministre chargé de l'aviation civile de l'Etat membre concerné, d'atterrir aux aéroports douaniers.

**Art.56.-** Les aéronefs effectuant des vols comportant certaines opérations de travail aérien entrant dans des traitements aériens ou les vols de mise en place correspondants, peuvent atterrir ou décoller sur des bandes d'envol occasionnelles, en dehors des aérodromes, sous réserve de respecter les mesures de sécurité et autres conditions définies par la législation nationale en vigueur.

## Chapitre 3 - Police de la circulation aérienne

**Art.57.-** Un aéronef ne peut être utilisé, pour la circulation aérienne, que :

- 1° s'il est muni d'un document de navigabilité en état de validité ; ce document propre à chaque appareil, peut être soit un certificat de navigabilité, soit un certificat de navigabilité spécial, soit un laissez-passer provisoire ;
- 2° s'il est apte au vol, c'est-à-dire s'il répond à tout moment aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de

navigabilité qui lui est propre et aux règles servant de base au maintien en état de ce document ;

- 3° si une utilisation est faite conformément aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité ;
- 4° si les personnes assurant la conduite de l'aéronef ou des fonctions relatives à la sécurité à bord détiennent les titres prescrits par le Livre V du présent Code.

**Art.58.-** Conformément aux textes communautaires en vigueur, chaque Etat membre prendra les dispositions nécessaires relatives aux :

- 1° conditions de délivrance et de maintien en état de validité des documents de navigabilité visés à l'article 57 ci-dessus ;
- 2° conditions de maintien de l'aptitude au vol des aéronefs et de son contrôle ;
- 3° règles d'utilisation des aéronefs mentionnés à l'article 57 ci-dessus et du contrôle y afférent ;
- 4° documents relatifs à la navigabilité et aux limitations de nuisance qui doivent être emportés à bord de l'aéronef.

**Art.59.-** En fonction du type d'aéronef et de la nature du vol, les documents ci-après prévus par les dispositions de l'article 58, doivent obligatoirement se trouver à bord :

- 1° le certificat d'immatriculation ;
- 2° le certificat de navigabilité ;
- 3° le certificat de limitation de nuisance ;
- 4° les licences ou certificats de l'équipage ;
- 5° le carnet de route ;
- 6° le manuel d'exploitation ;
- 7° la licence de station d'aéronef ;
- 8° le certificat d'exploitation de l'installation radioélectrique de bord ;
- 9° la liste nominative des passagers ;
- 10° le manifeste du fret ;
- 11° le certificat d'assurance d'aéronef.

**Art.60.-** Les frais de contrôle exigés par les règlements pour la délivrance ou le maintien des documents de navigabilité des aéronefs sont à la charge des postulants dans les conditions fixées par la législation nationale en vigueur, en l'absence de textes communautaires en la matière.

**Art.61.-** Sauf autorisation spéciale, est interdit le transport par aéronef d'explosifs, armes et munitions de guerre, pigeons voyageurs, objets de correspondance compris dans le monopole postal.

Dans chaque Etat membre, le transport et l'usage des appareils photographiques peuvent être interdits par la législation nationale en vigueur.

Les conditions de transport des matières dangereuses, des cultures microbiennes et des petits animaux infectés ou dangereux, sont fixées, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale en vigueur.

**Art.62.-** Aucun appareil de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destiné à assurer les communications du service mobile aéronautique ne peut être installé et utilisé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale. Il en est de même pour les équipements de radionavigation ou de détection électromagnétique.

Les aéronefs affectés à un service public de transport et ceux affectés aux services aériens privés désignés par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile doivent être munis des appareils de radiocommunication nécessaires à la sécurité des vols dans les conditions qui sont déterminées, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale en vigueur.

Dans tous les cas, les membres de l'équipage affectés au service des radiocommunications doivent être munis d'une licence spéciale.

**Art.63.-** Tout aéronef qui atterrit ou décolle est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives quel que soit le lieu où s'effectue le décollage ou l'atterrissage.

**Art.64.-** Tout aéronef en circulation en quelque lieu qu'il se trouve doit se soumettre aux injonctions des services de police et de douane, sous quelque forme que ces injonctions lui soient données.

**Art.65.-** Les certificats de navigabilité, de limitation de nuisance, les brevets et les licences, délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, sont reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire de chaque Etat membre si l'équivalence a été admise par convention internationale ou par voie réglementaire communautaire ou par la législation nationale en vigueur.

**Art.66.-** La sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien d'un Etat membre est assurée par cet Etat.

Toutefois, l'Etat membre peut concéder l'exploitation et la gestion des services de sécurité de la navigation aérienne à des organismes spécialisés.

**Art.67.-** L'autorité de l'aviation civile a le pouvoir et l'obligation d'œuvrer pour la sécurité en vol des aéronefs évoluant dans la circulation aérienne générale en édictant chaque fois que de besoin :

- des principes et règlements visant, au minimum, à la mise en application de toutes les normes contenues dans les Annexes à la Convention de Chicago ;
- de tout autre principe, règlement ou normes minimales régissant les autres pratiques.

**Art.68.-** L'Etat membre a l'obligation de mettre en place le service fixe et le service mobile aéronautiques qui concourent à la sécurité de la navigation aérienne conformément au règlement des radiocommunications nationales et internationales des Télécommunications.

La réglementation, l'exploitation, la composition, l'objet des communications et le contrôle des stations sont déterminés, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale en vigueur.

**Art.69.-** L'assistance météorologique à la navigation aérienne est fournie, dans l'espace aérien où les services de la circulation aérienne sont assurés par l'administration de l'aviation civile ou pour son compte, à tous les vols d'aéronef appartenant à la circulation aérienne générale et à tous les services assurés par ladite administration relativement à la préparation et à l'exécution de ces vols.

**Art.70.-** L'autorité de l'aviation civile de chaque Etat membre a le pouvoir d'édicter et de réviser les normes minimales de sécurité pour l'exploitation des installations de navigation aérienne situées dans cet Etat membre.

#### Chapitre 4 - Redevances

**Art.71.-** L'usage des installations et y compris les services mis en œuvre au-dessus du territoire d'un Etat membre et dans son voisinage, pour la sécurité de la circulation aérienne en route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunication et de météorologie, donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus, dite redevance de route.

La redevance est due pour chaque vol par l'exploitant de l'aéronef ou, s'il est inconnu, par le propriétaire de l'aéronef.

Le taux de la redevance ainsi que les modalités de recouvrement sont fixés, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale en vigueur.

**Art.72.-** Les exonérations aux redevances visées à l'article 71 ci-dessus doivent concerner les vols indiqués ci-après :

- 1° les vols exécutés par les aéronefs d'Etat des Etats membres, à condition que ces vols ne soient pas effectués à des fins commerciales ;
- 2° les vols exécutés par des aéronefs des catégories précédentes appartenant à des Etats ayant conclu un accord de réciprocité avec les Etats de l'Union ;
- 3° les vols de recherche et de sauvetage ;
- 4° les vols se terminant à l'aérodrome de départ de l'aéronef, au cours desquels aucun atterrissage n'a eu lieu ;
- 5° les vols de contrôle et d'essai des aides à la navigation aérienne ;
- 6° les vols de contrôle des aéronefs et les vols servant uniquement à l'instruction et à l'entraînement du personnel navigant.

**Art.73.-** En vue de couvrir les coûts des services et installations pour les prestations de navigation aérienne, des redevances aéronautiques seront fixées et perçues soit par l'administration de l'aviation civile soit par convention de l'Etat à un organisme.

**Art.74.-** En cas de non-paiement de la redevance due par l'exploitant de l'aéronef ou son propriétaire, l'autorité ou l'organisme chargé de sa liquidation et de son recouvrement est admis, dès qu'un aéronef exploité par cet exploitant ou appartenant à ce propriétaire atterrit sur le territoire communautaire, à requérir de l'autorité responsable de la circulation aérienne et de la brigade de gendarmerie territorialement compétente, que l'aéronef y soit retenu jusqu'à consignation du montant des sommes en litige.

### **Titre 3 - Dommages et responsabilité**

#### **Chapitre 1 - Responsabilité des équipages et des exploitants**

**Art.75.-** Les pilotes sont tenus, au cours de la circulation aérienne, de se conformer aux règlements relatifs à la police de la circulation, aux règles de l'air et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

**Art.76.-** En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément à la législation nationale en vigueur dans chaque Etat membre.

**Art.77.-** L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux tiers situés à la surface, par les évolutions de l'aéronef ou par les personnes ou objets qui en tomberaient.

Cette responsabilité ne peut être atténuée que par la preuve de la faute de la victime.

**Art.78.-** Sauf autorisation spéciale, il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques à l'exception du lest réglementaire.

En cas de jet par suite de force majeure, de jet de lest réglementaire ou de jet spécialement autorisé ayant causé un dommage aux personnes et biens à la surface, la responsabilité sera réglée conformément aux dispositions des articles 76 et 77 susvisés.

**Art.79.-** En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.

Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'en est responsable que si le tiers établit une faute de sa part.

**Art.80.-** L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur soit devant les tribunaux compétents des Etats membres de l'Union, soit devant le tribunal du siège du transporteur aérien ou du lieu de son principal établissement, soit devant le tribunal de destination.

## Chapitre 2 - Déclarations d'accidents ou d'incidents

**Art.81.-** Tout accident ou tout incident affectant ou pouvant affecter la sécurité, survenu au sol ou dans l'espace aérien d'un Etat membre doit être déclaré par le pilote commandant de bord, soit au responsable chargé de la circulation aérienne le plus proche, soit au centre de contrôle régional avec lequel il est en liaison. Il est précisé dans la déclaration, si l'accident a causé des dommages aux personnes ou aux biens.

**Art.82.-** Si le commandant de bord est hors d'état de faire la déclaration mentionnée à l'article 81 ci-dessus, celle-ci incombe aux dirigeants de la compagnie exploitant l'aéronef, au président de l'aéroclub dont dépend cet aéronef ou au propriétaire de l'appareil.

La déclaration est faite dans ce cas, à l'entité chargée des enquêtes sur les accidents ou incidents d'aviation telle que prévue par la réglementation communautaire. Cette entité met en œuvre les procédures d'enquête conformément aux dispositions du livre VIII du présent Code et de l'Annexe 13 de la Convention de Chicago.

**Art.83.-** Si l'accident ou l'incident entraîne des dommages aux personnes ou aux biens transportés ainsi qu'aux tiers à la surface, le procureur de la république ou l'autorité judiciaire compétente est tenu informé par les autorités aéronautiques.

**Art.84.-** Il est procédé à toutes investigations et enquêtes en vue de rechercher et de constater les causes des accidents ou incidents par l'entité d'enquête visée à l'article 82 ci-dessus.

**Art.85.-** Les dirigeants de sociétés de construction aéronautique, des ateliers d'entretien ou de révision ou des sociétés de classification sont tenus, dans un délai de trente jours à compter de la constatation dans ces sociétés ou ateliers, des défauts résultant d'un accident ou incident et susceptibles de compromettre la sécurité d'un aéronef de déclarer ces défauts aux services compétents.

## Chapitre 3 - Assistance - Sauvetage

**Art.86.-** En cas de disparition sans nouvelle d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois mois après la date d'envoi des dernières nouvelles.

Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration de ce délai, être constaté par jugement conformément à la législation nationale en vigueur dans chaque Etat membre.

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

Les ayants droits des victimes peuvent également agir, conformément à la législation nationale en vigueur dans chaque Etat membre, à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès. La requête est, dans ce cas, communiquée par le ministère public au Ministre chargé de l'aviation civile.

**Art.87.-** Toute personne qui trouve une épave d'aéronef est tenue d'en faire la déclaration à l'autorité administrative la plus proche sans délai.

Les règles relatives aux épaves maritimes s'appliquent seules aux épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime.

**Art.88.-** Les dispositions prévues au Code de la marine marchande sur l'assistance et le sauvetage maritime d'un Etat membre sont applicables aux aéronefs en péril en mer et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.

#### **Titre 4 - Dispositions pénales**

**Art.89.-** Sera puni d'une amende maximale de 10.000.000 FCFA et d'un emprisonnement maximal de un an ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque aura :

- 1° mis ou laissé en service un aéronef qui n'a pas obtenu de certificat d'immatriculation, de certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel ;
- 2° mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 15 du présent Code ;
- 3° fait ou laissé circuler un aéronef dont le certificat de navigabilité ou le laissez-passer exceptionnel n'est pas valable ;
- 4° fait ou laissé circuler un aéronef dans d'autres conditions que celles déterminées par le certificat de navigabilité et les documents associés ou le laissez-passer exceptionnel ;
- 5° fait ou laissé circuler un aéronef dans des conditions contraires aux prescriptions des articles 46 et 62 du présent Code ;
- 6° contrevenu aux dispositions de l'article 61 du présent Code.

**Art.90.-** Sera puni d'une amende maximale de 10.000.000 FCFA et d'un emprisonnement maximal de un an ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque aura :

- 1° conduit ou participé à la conduite d'un aéronef sans les titres en état de validité exigés par la réglementation en vigueur ;
- 2° détruit ou soustrait un livre de bord ou tout document de bord imposé par la réglementation aérienne ou porté sur ce livre ou un des documents, des indications inexactes ;
- 3° contrevenu aux dispositions de l'article 53 du présent Code ;
- 4° conduit un aéronef ou participé à sa conduite sous l'emprise de l'alcool, de narcotique ou de stupéfiants.



**Art.91.-** Les peines prévues à l'article 89 du présent Code seront portées au double si les infractions prévues aux paragraphes 1, 3, et 4 de l'article 89 et au paragraphe premier de l'article 90 ont été commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité ou du laissez-passer exceptionnel, des titres exigés de membres de l'équipage par les règlements en vigueur.

**Art.92.-** Sera puni d'une amende maximale de 2.000.000 FCFA et d'un emprisonnement maximal de un an ou de l'une de ces deux peines seulement :

- 1° quiconque se sera trouvé à bord d'un aéronef en vol sans pouvoir justifier sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord ;
- 2° quiconque ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celle des personnes transportées ;
- 3° quiconque aura fait usage à bord d'objets ou d'appareils dont le transport est interdit ;
- 4° quiconque, sans autorisation spéciale, aura fait usage d'appareils d'enregistrement d'images au-dessus des zones interdites.

**Art.93.-** Le pilote qui ne se sera pas conformé aux prescriptions de l'article 48 du présent Code sera puni d'une amende maximale de 10.000.000 FCFA et d'un emprisonnement maximal de un an.

**Art.94.-** Quiconque aura apposé ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées, sera puni d'une amende maximale de 20.000.000 FCFA et d'un emprisonnement maximal de cinq ans.

Seront punis des mêmes peines ceux qui auront apposé ou fait apposer sur aéronef privé les marques distinctives réservées aux aéronefs publics ou qui auront fait usage ou fait utiliser un aéronef privé portant lesdites marques.

**Art.95.-** Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents commettra une autre infraction tombant sous le coup du présent Code ou la même infraction dans un délai de cinq ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines, sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende et ces peines pourront être élevées jusqu'au double.

**Art.96.-** Seront punis d'une amende maximale de 10.000.000 FCFA et pourront l'être, en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement maximal de un an :

- 1° le commandant de bord qui n'aura pas tenu ou fait tenir un quelconque des documents prévus à l'article 58, alinéa 2 du présent Code, ainsi que les membres de l'équipage spécialement chargés de cette tenue ;

- 2° le propriétaire ou le locataire inscrit au registre d'immatriculation qui aura omis de conserver un quelconque des documents de bord pendant trois mois à partir de la dernière inscription ;
- 3° ceux qui auront contrevenu à l'article 50 du présent Code ;
- 4° ceux qui auront contrevenu aux règlements relatifs aux conditions techniques d'emploi des aéronefs, pris en application de l'article 58 du présent Code.

En cas de récidive, une peine d'emprisonnement sera toujours prononcée. Il y a récidive lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant, dans l'année précédente, un jugement pour l'une de ces contraventions.

**Art.97.-** Seront punis d'une amende maximale de 5.000.000 FCFA et pourront l'être, en outre, suivant les circonstances, ceux qui auront contrevenu à l'article 51 du présent Code, ainsi qu'aux règlements d'application.

**Art.98.-** L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef pourra être prononcée par le jugement ou l'arrêt pour une durée de trois mois à trois ans, contre le membre d'équipage condamné en vertu des articles 91, 93 et 94 du présent Code.

Si le membre d'équipage est condamné une seconde fois pour l'un de ces mêmes délits dans le délai prévu à l'article 95 du présent Code, l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef sera prononcée et sa durée sera portée au maximum et pourra être élevée jusqu'au double. Les brevets, licences et certificats dont seraient porteurs les délinquants resteront déposés, pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction qui aura prononcé l'interdiction.

Les condamnés devront effectuer les dépôts de ces brevets, licences et certificats soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi ils seront punis de un à deux mois d'emprisonnement et d'une amende maximale de 2 .000.000 FCFA sans préjudice des peines portées à l'article 91 au cas où ils conduiraient ou participeraient à la conduite d'un aéronef pendant la période de l'interdiction et qui ne pourront se confondre.

**Art.99.-** Conformément à l'article 78 du présent Code, tout jet non autorisé d'objets à bord d'un aéronef en évolution sera puni d'une amende maximale de 3.000.000 FCFA et d'une peine d'emprisonnement maximale de un an ou de l'une de ces deux peines seulement, même si ces jets n'ont causé aucun dommage, et sans préjudice des peines plus fortes qui pourraient être encourues en cas d'autres infractions.

**Art.100.-** Tout commandant de bord d'un aéronef qui, sachant que celui-ci vient de causer ou d'occasionner un accident à la surface, n'aura pas averti sans délai les autorités de l'aéroport le plus proche avec lequel il peut entrer en communication et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale et civile qu'il peut avoir encourue, sera puni des peines prévues dans chaque Etat membre pour sanctionner le délit de fuite.

**Art.101.-** Sans préjudice de peines plus graves s'il y a lieu, sera puni des peines prévues au Code pénal ou de toutes autres dispositions pénales en vigueur dans chaque Etat membre de l'Union, le fait de détruire, de détourner ou de tenter de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevés d'une hypothèque régulièrement inscrite.

Sera puni des mêmes peines toutes manœuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie.

**Art.102.-** Sans préjudice des dispositions communautaires applicables en matière douanière, toutes les dispositions de loi relatives à la répression des infractions à la réglementation douanière sont applicables aux marchandises importées ou exportées par aéronef sous un régime douanier quelconque.

Tous déchargements et jets de marchandises non autorisés, autres que ceux indispensables au salut de l'aéronef, seront sanctionnés par les peines édictées par la réglementation douanière en matière de contrebande.

En cas d'infraction, pour garantie ou pour sûreté du paiement de l'amende encourue, l'aéronef pourra seulement faire l'objet de saisie conservatoire dont la mainlevée devra être ordonnée, s'il est fourni une caution ou versé une consignation jusqu'à concurrence de ladite amende.

**Art.103.-** Sera punie des peines prévues à l'article 92 du présent Code toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

- 1° Voies de fait, intimidation ou menace, physique ou verbale, contre un membre d'équipage, si un tel acte l'empêche de s'acquitter de ses fonctions ou rend difficile l'exercice de ses fonctions ;
- 2° Refus d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant de bord, ou par un membre d'équipage au nom du commandant de bord, aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef, de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord, ou de maintenir l'ordre et la discipline à bord ;
- 3° Un acte de violence physique contre une personne, ou un acte d'agression sexuelle ou d'agression d'enfant ;
- 4° Fumer dans les toilettes, ou fumer ailleurs d'une manière qui risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ;
- 5° Détériorer un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;
- 6° Utiliser un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit.

**Art.104.-** Sous réserve des dispositions communautaires applicables, les dispositions ci-dessous, complétées par celles prévues au Code de procédure pénale de chaque Etat membre, régissent la procédure de répression des infractions en matière d'aviation civile.

**Art.105.-** Indépendamment des officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent livre et des règlements pris pour son application, les fonctionnaires assermentés des corps techniques de l'aviation

civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés, à cet effet, et les agents de douane.

**Art.106.-** Le procureur de la république, le juge d'instruction, les officiers de police judiciaire, les auxiliaires du procureur de la République, les fonctionnaires assermentés des corps techniques de l'Aviation civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet, et les agents de douanes auront le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs et les correspondances postales, ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radio téléphoniques qui se trouveraient à bord sans l'autorisation spéciale prévue par les articles 61 et 62 du présent Code.

Les mêmes autorités pourront saisir les pigeons voyageurs qui se trouveront à bord d'aéronefs autorisés à les transporter, de même que les appareils destinés à l'enregistrement des images et les clichés dans le cas où ces aéronefs seraient passés au-dessus des zones interdites.

La confiscation des objets et appareils régulièrement saisis sera prononcée par le tribunal.

**Art.107.-** L'aéronef dont le certificat de navigabilité et le certificat d'immatriculation ne pourront être produits, ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation, pourra être retenu, à la charge du propriétaire ou, en cas de location de l'aéronef inscrite au registre d'immatriculation, à la charge du locataire inscrit, par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent Code, jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie.

**Art.108.-** Dans chaque Etat membre, les procès-verbaux constatant les infractions au présent Code sont transmis sans délai au Procureur de la République pour engager les poursuites.

**Art.109.-** Sous réserve des dispositions communautaires applicables, les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont régis par la loi de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef, toutes les fois que la loi territoriale serait normalement compétente.

## **Livre 4 - Aérodrômes**

### **Titre 1 - Régime des aérodrômes**

#### **Chapitre 1 - Création, certification et mise en service**

**Art.110.-** Est dit « ouvert à la circulation aérienne publique », l'aérodrome dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à en faire usage, sous réserve des dispositions de l'article 111 ci-dessous.

Est dit « non ouvert à la circulation aérienne publique », l'aérodrome réservé à l'usage d'administrations de l'Etat, l'aérodrome à usage restreint ou l'aérodrome à usage privé.

**Art.111.-** Les conditions de création, d'établissement, d'ouverture, d'utilisation et de fermeture des aérodromes ouverts ou non à la circulation aérienne publique sont fixées par la législation nationale.

**Art.112.-** Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique doivent être certifiés par l'autorité de l'aviation civile conformément aux dispositions de la Convention de Chicago et de ses annexes applicables en la matière. L'autorité de l'aviation civile délivrera un certificat pour chaque aérodrome certifié.

Les critères de certification, les modalités de délivrance, de renouvellement, de suspension ou de retrait du certificat d'aérodrome ainsi que les modalités pour la surveillance continue des aérodromes certifiés par l'autorité de l'aviation civile sont fixés, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale.

**Art.113.-** L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à tout moment, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant ou si des raisons d'ordre public le justifient. Ces décisions font l'objet d'avis notamment par NOTAM aux navigateurs aériens.

Pour des questions d'intérêt général, un Etat membre peut réglementer l'utilisation de certains aérodromes de son territoire en spécialisant lesdits aérodromes par types d'aéronefs ou par catégories d'activités aériennes ou opérations commerciales.

**Art.114.-** Tous les aérodromes sont soumis au contrôle technique et administratif de l'autorité chargée de l'aviation civile, dans des conditions fixées, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale de chaque Etat membre.

**Art.115.-** Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par certaines personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions fixées, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale de chaque Etat membre.

**Art.116.-** Pour des raisons de défense nationale, un Etat membre peut se substituer temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome dans des conditions fixées par la législation nationale en vigueur dans chaque Etat membre.

**Art.117.-** Sous réserve de règles particulières fixées par un texte spécifique national ou communautaire, les dispositions du présent chapitre sont applicables aux aérodromes particuliers, hélistations et hydrobases.

## Chapitre 2 - Classification

**Art.118.-** Les aérodromes destinés à la circulation aérienne font l'objet d'une classification établie en tenant compte des caractéristiques et de l'importance du trafic qu'ils assurent.

Les critères de classification des aérodromes sont déterminés, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale de chaque Etat membre conformément aux dispositions applicables de la Convention de Chicago.

## Chapitre 3 - Conditions d'exploitation et de gestion des aérodromes

**Art.119.-** Les Etats membres peuvent confier l'exploitation et la gestion des aérodromes ainsi que des services de navigation aérienne à des organismes spécialisés, dans des conditions fixées par la législation nationale en vigueur dans chaque Etat membre.

**Art.120.-** Les services rendus aux exploitants d'aéronefs et autres usagers sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, donnent lieu à une rémunération, sous forme de redevances perçues au profit de la personne qui fournit le service, dont l'assiette et les modalités sont fixées, à l'absence de textes communautaires, par la législation nationale en vigueur dans chaque Etat membre.

En cas de non-paiement des redevances dues par l'exploitant de l'aéronef, le gestionnaire de l'aérodrome est admis à requérir de l'autorité responsable de la circulation aérienne sur l'aérodrome et des forces de l'ordre territorialement compétentes que l'aéronef y soit retenu jusqu'à consignation du montant de la créance.

**Art.121.-** Les prestations sont assujetties à une redevance extra aéronautique dont les taux et les modalités de recouvrement sont fixés par la législation nationale en vigueur dans chaque Etat membre.

**Art.122.-** Sont exonérés de la redevance pour les services terminaux de la circulation aérienne, les vols des aéronefs d'Etat des Etats membres ou de pays tiers ayant conclu des accords de réciprocité avec chaque pays de l'Union et les vols de recherche et de sauvetage autorisés par un organisme compétent.

## Titre 2 - Servitudes aéronautiques et protection de l'exploitation

### Chapitre 1 - Servitudes aéronautiques

**Art.123.-** Il est institué par la législation nationale de chaque Etat membre, des servitudes spéciales dites servitudes aéronautiques, afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs.

Ces servitudes comprennent :

- 1° des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou, nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;
- 2° des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

**Art.124.-** Les dispositions du présent chapitre sont applicables :

- 1° aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat ;
- 2° dans les conditions qui seront fixées, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale à certains aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par des personnes physiques ou morales autres que l'Etat membre ainsi qu'aux aérodromes situés en territoire étranger pour lesquels des zones de dégagement doivent être établies sur le territoire ;
- 3° aux installations d'aide à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;
- 4° à certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

**Art.125.-** Les servitudes prévues à l'article 123 du présent Code assureront à la navigation aérienne, conformément à l'Annexe 14 de la Convention de Chicago, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'OACI.

Afin d'assurer les conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des normes et pratiques recommandées de l'OACI, il est établi pour chaque aérodrome et installation visés à l'article 124 ci-dessus un plan de dégagement selon des modalités fixées, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale en vigueur dans chaque Etat membre.

**Art.126.-** L'Etat membre prévoit en tant que de besoin des réserves de terrains destinées au développement de l'aviation civile.

**Art.127.-** L'occupation du domaine aéroportuaire est soumise à une autorisation préalable des autorités aéronautiques.

**Art.128.-** La circulation des personnes ou des véhicules dans certaines zones du domaine aéroportuaire est autorisée, dans des conditions prévues par la réglementation communautaire.

## Chapitre 2 - Protection de l'exploitation

**Art.129.-** L'enlèvement d'un aéronef qui encombre, pour quelque cause que ce soit, une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou leurs dégagements doit être effectué par le propriétaire ou par l'exploitant de l'aéronef sur l'ordre qu'il reçoit des autorités aéroportuaires.

Dans les cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement, le gestionnaire de l'aéroport doit prendre d'office toutes les dispositions utiles pour faire dégager les pistes, bandes, voies de circulation ou aires ainsi que leurs dégagements, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef.

Les dispositions des paragraphes ci-dessus sont également applicables à l'enlèvement de tous objets encombrants autres qu'un aéronef.

**Art.130.-** Quiconque séjourne ou pénètre sans autorisation dans les terrains interdits par les règlements et consignes généraux des aérodromes affectés à un service public, ou y laisse des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture est passible d'une amende maximale de 1.000.000 FCFA. Il est, en outre, déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

**Art.131.-** Les infractions aux dispositions concernant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies d'une amende maximale de 10.000.000 FCFA.

En cas de récidive, les infractions sont punies du double de l'amende encourue avec un plafond maximal de 20.000.000 FCFA et d'un emprisonnement maximal de trois ans ou de l'une de ces peines seulement.

**Art.132.-** Sur réquisition du ministère public agissant à la demande de l'autorité aéronautique, le tribunal saisi aux fins de poursuite impartit aux personnes contrevenant aux dispositions de l'article 129, un délai pour dégager les objets encombrants ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage, sous peine d'une astreinte maximale de 50.000 FCFA par jour de retard.

**Art.133.-** Sans préjudice de la compétence reconnue à d'autres fonctionnaires et aux forces de l'ordre par les lois et règlements en vigueur dans les Etats membres, les infractions aux dispositions du présent titre peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés par les agents civils ou militaires habilités à cet effet et assermentés. Ces procès-verbaux sont transmis sans délai à l'autorité compétente pour engager les poursuites.

**Art.134.-** Tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique doit être pourvu d'un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs. Ce service doit être doté de moyens et d'une organisation adaptés au niveau de protection requis par la



nature du trafic de cet aéroport, conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI.

**Art.135.-** L'organisation, et le fonctionnement des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sont précisés, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale en vigueur dans chaque Etat membre.

### **Titre 3 - Assistance en escale**

**Art.136.-** L'assistance en escale est régie par les dispositions législatives, réglementaires et administratives prises par les Etats membres en application de la réglementation communautaire.

**Art.137.-** La rémunération perçue par le gestionnaire de l'aéroport pour l'accès aux installations dans le cadre des services d'assistance en escale doit être déterminée en fonction de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

### **Titre 4 - Facilitation**

**Art.138.-** Chaque Etat membre applique les mesures arrêtées par l'OACI en matière de facilitation de transport de personnes et de marchandises.

**Art.139.-** Dans chaque Etat membre, il est créé, sous l'autorité de l'administration de l'aviation civile, un comité national de facilitation chargé de veiller à l'application des Normes et Pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), notamment fixées à l'Annexe 9 de la Convention.

**Art.140.-** Le responsable dudit comité coordonne, en relation avec les gestionnaires des aéroports, les exploitants d'aéronefs et les services de sûreté de l'Etat, les actions y afférentes.

**Art.141.-** Dans chaque aéroport international, il sera créé un comité local de facilitation relevant du comité national de facilitation.

## **Livre 5 - Personnels de l'aviation civile**

### **Titre 1 - Dispositions générales**

#### **Chapitre 1 - Catégories de personnels de l'aviation civile**

**Art.142.-** Le présent Code s'applique aux catégories de personnels spécialisés ci-après :

- les personnels navigants professionnels ;

- les personnels navigants non professionnels ;
- autres personnels aéronautiques.

## Chapitre 2 - Titres et qualifications

**Art.143.-** Les membres d'équipage de conduite et toute personne faisant partie du personnel aéronautique dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence ou d'une qualification doivent être pourvus de brevets, licences et qualifications en cours de validité dans des conditions définies par la législation nationale de chaque Etat membre en l'absence de réglementation communautaire.

L'exercice des fonctions correspondant aux différentes licences est subordonné à la validité des licences elles-mêmes et à la possession, par le titulaire, de qualifications professionnelles spéciales, eu égard à l'aéronef, à l'équipement ou aux conditions de vols considérés.

La liste des brevets et licences et qualifications, les conditions requises pour leur obtention, le régime, les programmes et règlements des examens y afférents, ainsi que les modalités d'exemption sont fixés par la législation nationale de chaque Etat membre en l'absence de réglementation communautaire.

**Art.144.-** La délivrance des titres et qualifications aéronautiques ainsi que la fourniture des divers imprimés et services par l'autorité aéronautique civile donnent lieu au paiement de redevances dont les modalités d'établissement et de recouvrement ainsi que le montant sont fixés par la législation nationale de chaque Etat membre en l'absence de texte communautaire.

**Art.145.-** Il pourra être reconnu à une licence ou à une qualification délivrée par un Etat étranger la même valeur que l'une des licences ou qualifications délivrée par un Etat membre, pour une période déterminée qui ne pourra, en aucun cas, dépasser sa propre période de validité.

Les brevets délivrés par les autorités aéronautiques d'un Etat étranger pourront être reconnus par les autorités aéronautiques d'un Etat membre s'ils sanctionnent des connaissances et une expérience au moins égale à celles exigées par les dispositions de l'Annexe 1 à la convention relative à l'aviation civile internationale. Sous cette réserve, les autorités aéronautiques des Etats membres pourront délivrer aux titulaires de licences et qualifications étrangères, des licences et qualifications dans des conditions déterminées par la réglementation communautaire.

Les personnes étrangères peuvent être autorisées à exercer, temporairement, les activités réservées par l'article précédent au membre d'équipage professionnel de l'aéronautique civile. Cette autorisation fait l'objet, dans chaque cas particulier, d'une décision prise dans le cadre des lois et règlements relatifs au contrôle du séjour et de l'emploi par l'Autorité aéronautique civile.

**Art.146.-** La validité d'une licence ne peut excéder celle du certificat d'aptitude physique et mentale correspondant, sauf dérogation éventuelle prévue par les textes réglementaires visés à l'article 147 ci-dessous.

### Chapitre 3 - Médecine aéronautique

**Art.147.-** Le personnel professionnel ou privé de l'aéronautique civile dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence doit justifier de son aptitude par le certificat médical d'aptitude physique et mentale délivré par un médecin ou un centre d'expertise agréés.

Les conditions d'aptitude médicale du personnel de l'aéronautique sont fixées par la réglementation communautaire.

**Art.148.-** Les conditions d'agrément des médecins et des centres d'expertise médicale du personnel navigant dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence sont fixées par un la réglementation communautaire.

La liste des médecins et centres d'expertises agréés doit être diffusée par les autorités aéronautiques.

**Art.149.-** Sous réserve des dispositions communautaires, un conseil médical aéronautique doit être institué dans chaque Etat membre. La composition, les attributions et le fonctionnement dudit conseil sont déterminés par la législation nationale en vigueur dans chaque Etat membre.

### Chapitre 4 - Discipline

**Art.150.-** Un conseil de discipline des personnels navigants de l'aéronautique civile, organisé par la législation nationale de chaque Etat membre, est chargé de proposer au Ministre chargé de l'aviation civile l'application des sanctions prévues à l'article 151 ci-dessous à l'égard des membres du personnel navigant de l'aéronautique civile reconnus coupables d'infractions au présent Code et aux textes subséquents pris en la matière.

**Art.151.-** Les sanctions disciplinaires relevant de la compétence du conseil de discipline sont :

- l'avertissement ;
- le blâme ;
- le retrait temporaire avec ou sans sursis d'une ou plusieurs licences ou qualifications ;
- le retrait définitif d'une ou plusieurs licences ou qualifications ;
- la radiation du registre prévu à l'article 159 du présent Code.

**Art.152.-** Le conseil de discipline des personnels navigants de l'aéronautique civile est divisé en trois sections :

- la Section « Personnel navigant professionnel » ;
- la Section « Personnel navigant non professionnel » ;
- la Section « Autres personnels aéronautiques ».

**Art.153.-** En cas de présomption grave au sujet de la responsabilité du commandant de bord ou d'un membre de l'équipage et en attendant les conclusions du conseil de discipline, l'autorité aéronautique civile peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui, en aucun cas, n'excédera trois mois.

L'intéressé, s'il est membre du personnel navigant professionnel, bénéficie pendant la durée de la suspension, de son salaire minimum garanti.

En ce qui concerne les autres personnels aéronautiques détenteurs de licence ou de qualification, la législation nationale de chaque Etat membre leur est appliquée en cas de présomption grave au sujet de la sécurité.

**Art.154.-** L'intéressé peut récuser les membres du conseil de discipline dans les conditions prévues pour les juges par la législation nationale en vigueur dans chaque Etat membre. Il peut également se faire assister par un conseil de son choix.

## **Titre 2 - Personnel navigant professionnel**

### **Chapitre 1 - Catégories de personnel navigant professionnel**

**Art.155.-** La qualité de navigant professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant de façon habituelle et principale, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération :

- le commandement et la conduite des aéronefs ;
- les services à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la marche et à la navigation de l'aéronef ;
- les services complémentaires de bord, notamment ceux exercés par le personnel navigant commercial du transport aérien ;
- le service à bord des autres matériels montés sur aéronefs, et notamment les appareils photographiques et météorologiques, les appareils destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manœuvre des parachutes et au treuillage du personnel ou matériel sur les hélicoptères.

**Art.156.-** Les personnes ressortissantes d'un Etat tiers peuvent être autorisées à exercer dans des conditions définies, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale de chaque Etat membre, les activités réservées à l'article précédent, au personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile des Etats membres.

**Art.157.-** Le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile appartient à l'une ou plusieurs des trois catégories suivantes :

- essais et réceptions ;

- transport aérien ;
- travail aérien.

**Art.158.-** Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile s'il n'est inscrit sur un registre correspondant à sa catégorie. Toutefois, le personnel des services complémentaires de bord recruté pour une durée inférieure à six mois n'est pas soumis à cette procédure d'enregistrement.

Ledit registre est tenu par l'autorité chargée de l'aviation civile.

**Art.159.-** L'inscription au registre du personnel navigant est soumise aux conditions préalables suivantes :

- 1° être ressortissant d'un Etat membre ;
- 2° être titulaire des brevets ainsi que, suivant le cas, des licences en état de validité correspondant au registre considéré ;
- 3° n'avoir encouru aucune condamnation à l'emprisonnement ou à une peine plus grave, soit pour crime, soit pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

Les conditions d'inscription et de réinscription, de modification, de refus, de suspension, de radiation d'inscription au registre sont fixées, en l'absence de réglementation communautaire, par la législation nationale de chaque Etat membre.

## Chapitre 2 - Commandant de bord et équipage

**Art.160.-** L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord.

**Art.161.-** La composition de l'équipage est déterminée d'après le type de l'aéronef, les caractéristiques et la durée du voyage à effectuer et la nature des opérations auxquelles l'aéronef est affecté.

Les règles relatives à la composition des équipages et à leur entraînement sur les aéronefs de transport aérien sont fixées, en l'absence de réglementation communautaire, par la législation nationale de chaque Etat membre.

La liste nominative de l'équipage est dressée avant chaque vol conformément aux règlements en vigueur.

**Art.162.-** Les fonctions de commandant de bord sont exercées par un pilote. Le commandant de bord figure en premier sur la liste de l'équipage.

En cas de décès ou d'empêchement du commandant de bord, le commandement de l'aéronef est assuré, de plein droit, jusqu'au lieu de l'atterrissage, par les autres membres de l'équipage, suivant l'ordre fixé par cette liste.

**Art.163.-** Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission.

Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef.

Il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol, changer éventuellement de destination chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité et sous réserve d'en rendre compte en fournissant les motifs de sa décision.

**Art.164.-** Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustibles, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant et de justifier sa décision.

**Art.165.-** Le commandant de bord est consignataire de l'appareil et responsable du chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit se conformer aux instructions de l'exploitant. Si, pour des raisons de sécurité, il lui est impossible de suivre ces instructions, il a le droit, sans mandat spécial :

- 1° d'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;
- 2° de faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ;
- 3° de prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;
- 4° d'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et de le congédier ;
- 5° d'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées aux paragraphes précédents.

### Chapitre 3 - Conditions de travail

**Art.166.-** En l'absence des dispositions des articles 167 à 177 du présent Code, dans chaque Etat membre, la législation nationale en matière sociale est applicable aux conditions de travail du personnel navigant professionnel.

**Art.167.-** L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit.

Ce contrat précise, en particulier :

- 1° le salaire minimum mensuel garanti ;
- 2° l'indemnité de licenciement qui sera allouée, sauf en cas de faute grave, au personnel licencié sans droit à pension à jouissance immédiate ;
- 3° les conditions dans lesquelles le contrat est résilié en cas de maladie, invalidité ou disparition ;
- 4° le lieu de destination finale et le moment à partir duquel la mission est réputée accomplie si le contrat est conclu pour une mission déterminée ;

- 5° le délai de préavis à observer en cas de résiliation du contrat par l'une ou l'autre des parties. Pendant le délai de préavis, le travail aérien mensuel demandé aux navigants doit rester égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux membres du personnel navigant de l'entreprise considérée ;
- 6° les conditions d'expatriation du personnel navigant.

L'employeur peut cependant ne pas utiliser le navigant en période de délai préavis, mais dans ce cas il doit lui verser, immédiatement et en une seule fois, une indemnité calculée pour la durée minimale du préavis sur la base du salaire global mensuel moyen de la dernière année d'activité normale.

**Art.168.-** Le contrat de travail à durée déterminée et dont le terme survient au cours d'une mission est prorogé jusqu'à l'achèvement de la mission.

Le contrat de travail à durée indéterminée résilié au cours d'une mission prend fin à l'expiration du délai de préavis, qui commence à courir du jour de l'achèvement de la mission.

Tout membre du personnel navigant débarqué pour quelque cause que ce soit en cours de mission est rapatrié aux frais de l'exploitant jusqu'au lieu d'engagement.

**Art.169.-** L'interruption de la mission décidée par le commandant de bord pour un motif de sécurité ne constitue pas un cas de rupture de contrat de travail.

Tous les frais résultant de cette interruption sont supportés par l'exploitant, y compris ceux qui sont précisés à l'article précédent.

**Art.170.-** En cas d'internement, détention ou captivité d'un membre de l'équipage à l'occasion du service et qui ne serait pas manifestement la conséquence d'un délit de droit commun, le contrat de travail est prorogé de plein droit jusqu'à la fin de l'internement, de la détention ou de la captivité.

Sauf convention contraire, l'exploitant verse mensuellement aux ayants droit ou, à défaut, à la personne désignée par l'intéressé, 60 % du salaire global mensuel moyen des douze mois précédents.

**Art.171.-** Aucun membre du personnel navigant de l'aéronautique civile n'est tenu de remplir des fonctions autres que celles qui ont été spécifiées dans son contrat de travail, sauf en vol, sur l'ordre du commandant de bord.

Toutefois, lorsque les moyens techniques sont insuffisants, l'équipage participe à terre aux opérations de dépannage et de remise en état des aéronefs.

**Art.172.-** Outre les biens qui, aux termes de la législation applicable en matière de procédure civile ou des lois spéciales, ne peuvent faire l'objet de saisies ou de mises en gage, ne peuvent être ni saisis, ni mis en gage, pour quelque cause que ce soit l'équipement, les instruments et autres objets appartenant aux membres du personnel navigant et affectés à l'exercice de leur profession.

Les sommes dues aux intéressés pour frais médicaux ou pharmaceutiques, frais de logement et de subsistance et frais de rapatriement au lieu d'engagement sont incessibles et insaisissables.

**Art.173.-** En l'absence de réglementation communautaire en la matière, la durée du travail du personnel navigant professionnel est fixée par voie réglementaire par les autorités compétentes de chaque Etat membre.

Aux fins de prévenir la fatigue des équipages affectés à la conduite et aux services complémentaires à bord des aéronefs et partant des accidents qui peuvent en résulter, cette réglementation doit comprendre des dispositions sur les temps de travail et de repos, la longueur des trajets et le nombre d'étapes des vols et le travail aérien sur différents types et catégories d'aéronefs, ainsi que des dispositions pénales pour sanctionner toute infraction à ces dispositions tant au niveau des navigants que de l'employeur.

**Art.174.-** L'employeur est tenu de souscrire une police d'assurance risques professionnels pour les personnels navigants.

**Art.175.-** En cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies non imputables au service d'un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en cours d'exécution du contrat, l'exploitant est tenu de lui assurer jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à décision du médecin ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite :

- son salaire mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité, et pendant les trois mois suivants ;
- la moitié de ce salaire pendant les trois mois suivant cette première période.

**Art.176.-** En cas d'incapacité de travail résultant d'un accident de travail ou d'une maladie imputable au service d'un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en cours d'exécution du contrat, l'intéressé a droit à percevoir :

- son salaire global mensuel pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité, et pendant les trois mois suivants ;
- le salaire minimum garanti pendant les trois mois suivant cette première période, jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à décision du conseil médical ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite.

**Art.177.-** Les entreprises de transport aérien sont tenues de prendre toutes les dispositions permettant de réserver certains emplois aux membres du personnel navigant atteints, avant l'âge fixé pour la retraite, d'une incapacité résultant de leurs services et les rendant inaptes au travail en vol.

#### **Chapitre 4 - Dispositions pénales**

**Art.178.-** Sera punie d'une amende maximale de 12.000.000 FCFA et d'un emprisonnement maximal de un an ou de l'une de ces deux peines seulement, toute



personne qui aura exercé un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en infraction aux dispositions du présent titre.

Sera puni de la même peine, le responsable de toute entreprise qui aura confié un de ces emplois à une personne ne remplissant pas les conditions exigées par le présent titre.

### **Titre 3 - Personnel navigant non professionnel**

**Art.179.-** La qualité de navigant non professionnel de l'aéronautique est attribuée aux personnes s'adonnant à titre occasionnel aux activités liées à la navigation aérienne quelles qu'en soient les raisons.

Le personnel navigant non professionnel exerce toutes les activités définies à l'article 155 sur tout avion transportant ou non des passagers et qui n'est pas exploité contre rémunération.

**Art.180.-** Le personnel navigant non professionnel doit être muni des titres de navigation requis. En l'absence des dispositions communautaires en la matière, les conditions de délivrance de ces titres sont fixées par la législation nationale de chaque Etat membre.

### **Titre 4 - Autres personnels aéronautiques**

**Art.181.-** Les autres personnels aéronautiques sont constitués de l'ensemble des personnes spécialisées en matière aéronautique et titulaires de diplômes d'universités ou d'écoles reconnues par l'Etat membre. Ces personnels comprennent notamment les ingénieurs et les techniciens des différentes spécialités aéronautiques, les juristes et économistes en transport aérien, les médecins de spécialité aéronautique.

**Art.182.-** Dans chaque Etat membre, il est créé un corps du personnel aéronautique non navigant dont les modalités de classement statutaire, d'organisation et de fonctionnement sont fixées par la législation nationale en vigueur.

**Art.183.-** Conformément aux dispositions internationales en vigueur, l'exercice des emplois ci-après est subordonné à la détention d'une licence assortie de qualification :

- 1° contrôleur de la circulation aérienne ;
- 2° agent technique d'exploitation ;
- 3° mécanicien ou technicien d'entretien d'aéronef.

## **Titre 5 - Formation aéronautique**

**Art.184.-** La formation aéronautique doit être assurée dans les organismes de formation agréés ou approuvés par l'autorité aéronautique de chaque Etat membre.

Les aéroclubs sont des associations de sport aérien. Elles se créent et fonctionnent conformément à la législation nationale en vigueur.

**Art.185.-** Les Etats membres de la Commission de l'UEMOA encouragent et suscitent des vocations pour les métiers de navigant professionnel chez les jeunes en mettant en œuvre une politique d'aides et de subventions.

Ces aides et subventions sont accordées aux jeunes et aux aéroclubs pour la formation aéronautique dans des conditions fixées en l'absence de dispositions communautaires par la législation nationale en vigueur.

## **Livre 6 - Transport aérien**

### **Titre 1 - Dispositions générales**

**Art.186.-** Sans préjudice des dispositions communautaires en la matière, les conditions d'exécution du transport aérien, commercial et non commercial, sont fixées par la législation nationale de chaque Etat membre.

**Art.187.-** Toute activité de travail aérien est soumise à autorisation préalable de l'autorité aéronautique civile dans des conditions fixées, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale en vigueur.

**Art.188.-** Sont considérés comme vols privés, les vols qui n'assurent ni des services aériens de transport, ni des travaux aériens.

Les conditions d'exécution des vols privés sont fixées, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale de chaque Etat membre.

### **Titre 2 - Entreprises de transport aérien**

#### **Chapitre 1 - Transporteurs communautaires**

**Art.189.-** L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'un agrément de transporteur aérien et d'un permis d'exploitation aérienne délivrés par les autorités aéronautiques civiles conformément aux dispositions de la réglementation communautaire.

L'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire communautaire est soumise à autorisation préalable des autorités aéronautiques civiles, dans le respect des dispositions de la réglementation communautaire et de la Décision de Yamoussoukro.

**Art.190.-** Sous réserve des dispositions communautaires, les agréments de transporteurs aériens sont délivrés, suspendus ou retirés par l'autorité aéronautique civile.

**Art.191.-** Les entreprises de transport aérien autorisées au titre de l'article 189 ci-dessus communiquent à l'autorité aéronautique civile suivant les délais fixés par la législation nationale de chaque Etat membre :

- leurs programmes généraux d'achat et de location de matériel volant ;
- leurs programmes d'exploitation comportant en particulier l'indication des types de matériel normalement utilisés sur chacun des services prévus dans ces programmes.

**Art.192.-** Les entreprises de transport aérien fixent librement leurs tarifs conformément aux dispositions de la réglementation communautaire.

**Art.193.-** Les autorisations d'exploiter des services aériens mentionnés à l'article 189 sont délivrées, suspendues et retirées par l'autorité aéronautique civile.

L'autorisation d'utiliser un aéronef immatriculé à l'étranger est délivrée par l'autorité aéronautique civile.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent en cas d'affrètement d'un aéronef d'un autre transporteur aérien ou d'un organisme spécialisé en la matière.

**Art.194.-** Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique et à la supervision de la sécurité de l'exploitation aérienne, exercés par l'autorité aéronautique civile en vue d'assurer la sécurité aérienne dans des conditions fixées par la législation nationale en vigueur.

Ces entreprises sont également soumises au contrôle technique et à la supervision de la sécurité tels que prévus par la réglementation communautaire.

Les dépenses entraînées par ces contrôles sont à la charge des entreprises de transport aérien.

**Art.195.-** Les entreprises de transport aérien autorisées doivent, sur demande du personnel chargé du contrôle, communiquer à celui-ci tous les documents nécessaires à l'exercice de sa mission.

Le personnel chargé du contrôle a accès sans restriction aux installations des exploitants et aux aéronefs transitant par les aéroports de l'Etat membre pour l'exercice de ses fonctions sur présentation d'un ordre de mission ou d'une carte professionnelle délivrés par l'autorité aéronautique civile.

## Chapitre 2 - Transporteurs étrangers

**Art.196.-** L'ouverture et l'exploitation par des compagnies étrangères de lignes internationales de transport aérien en provenance ou à destination d'un Etat membre sont subordonnées à l'autorisation préalable de l'autorité aéronautique civile de cet Etat.

**Art.197.-** Les dispositions des articles 189, 192,194 et 195 du présent Code sont applicables aux transporteurs aériens étrangers.

**Art.198.-** Les programmes, horaires, tarifs et données techniques de l'exploitation des entreprises étrangères de transport aérien assurant des services en provenance ou à destination d'un Etat membre doivent être soumis à l'autorité aéronautique civile, dans les conditions fixées par la législation nationale en vigueur dans chaque Etat membre.

**Art.199.-** Le transport commercial des personnes et des marchandises entre deux points situés dans un même Etat membre est réservé aux transporteurs de l'Union sauf dérogations spéciales et temporaires de l'Etat membre concerné.

## Chapitre 3 - Sanctions et dispositions pénales

**Art.200.-** Au cas où une entreprise de transport aérien contreviendrait à la législation en vigueur, notamment aux dispositions du présent livre, l'autorité aéronautique civile pourra prononcer, pour tout ou partie des activités exercées, la suspension ou le retrait des agréments ou autorisations accordées.

**Art.201.-** Toute entreprise de transport aérien d'un Etat membre ou d'un Etat tiers qui, sans autorisation ou en infraction aux conditions prescrites par les autorisations qui ont pu lui être délivrées, exerce sur le territoire d'un Etat membre une activité de transport aérien, est passible d'une amende établie par l'autorité aéronautique civile sur la base maximale de 300.000 FCFA par tonne et par transport. Le tonnage pris en compte est le poids maximum au décollage correspondant au certificat de navigabilité de l'aéronef.

En cas de refus de paiement de l'amende ou en cas de récidive, l'avion pourra être mis sous séquestre à la demande de l'autorité aéronautique civile.

## Titre 3 - Contrats de transport

### Chapitre 1 - Contrat de transport de personnes

**Art.202.-** Le contrat de transport des passagers doit être constaté par la délivrance d'un titre de transport.

Ce contrat court de l'enregistrement avec la remise du ticket d'embarquement à la fin des formalités de débarquement, incluant la livraison des bagages accompagnés.

**Art.203.-** Sans préjudice des dispositions du présent titre, le contrat de transport aérien de personnes est régi par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Montréal le 28 mai 1999 et de toute convention ou protocole la modifiant ou la complétant et applicable au transport dans les Etats membres bien que le transport ne soit pas international au sens de cette convention.

**Art.204.-** Le transporteur est tenu de remettre aux autorités compétentes un formulaire de trafic ou, à défaut, un manifeste de passagers.

**Art.205.-** Toute action en responsabilité relative au contrat de transport de personnes est prescrite si elle n'a été intentée dans un délai de deux ans à compter du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination, ou de l'arrêt du transport.

Le mode de calcul du délai est déterminé par la loi du Tribunal saisi.

**Art.206.-** L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, soit devant les tribunaux compétents des Etats membres de l'Union, soit devant le tribunal du siège du transporteur aérien, du lieu de son principal établissement, soit devant le tribunal du lieu de destination.

**Art.207.-** En cas de transports successifs, chaque transporteur répond de l'exécution de ses obligations pour son propre parcours.

**Art.208.-** Pour les transports internationaux, le transporteur ne peut embarquer les voyageurs qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à débarquer au point d'arrivée et aux escales prévues.

## Chapitre 2 - Contrat de transport de marchandises

**Art.209.-** Le contrat de transport de marchandises est constaté par une lettre de transport aérien ou un récépissé émis par le transporteur

Ce contrat court de la prise en charge des marchandises, c'est à dire dès leur remise par l'expéditeur ou son mandataire au transporteur ou à son mandataire à la livraison c'est à dire leur remise par le transporteur ou son mandataire au destinataire ou à son mandataire.

**Art.210.-** Sous réserve des dispositions ci-dessous, le contrat de transport aérien de marchandises est régi par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, la Convention de Montréal, signée le 28 mai 1999 et de toute convention ou protocole la modifiant ou la

complétant et applicable dans les Etats membres bien que le transport ne soit pas international au sens de cette convention.

**Art.211.-** Le transporteur aérien doit dresser un manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées. Un duplicata du manifeste doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué, sur leur demande, aux agents chargés de la police de la circulation et aux agents des douanes.

Le récépissé doit comporter les mentions relatives en particulier à l'identification des parties, à la caractérisation des marchandises notamment quant à leur poids, quantité et qualité, au lieu d'embarquement et de débarquement.

**Art.212.-** Le transporteur aérien est responsable de tout dommage résultant d'avaries, de perte partielle ou totale, ou de retard sauf cas de force majeure, de vice propre de la marchandise ou de faute de la victime.

**Art.213.-** La responsabilité du transporteur de marchandises ou de bagages est régie, au cas de transport par air, par les seules dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, la Convention de Montréal du 28 mai 1999 ou de toute convention la modifiant et applicable dans l'espace UEMOA, même si le transport n'est pas international au sens de cette convention.

**Art.214.-** L'action en responsabilité contre le transporteur de marchandises et de bagages doit être intentée, sous peine de déchéance, dans les deux ans à compter du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination ou de l'arrêt du transport aérien.

**Art.215.-** Le jet de marchandises indispensable à la sécurité de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte de marchandises, sauf s'il est établi que la faute du transporteur est à l'origine de la situation dans laquelle se trouve ledit aéronef.

**Art.216.-** L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du lieu d'embarquement ou de débarquement des marchandises soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège social de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu.

**Art.217.-** En cas de transports successifs, le dernier transporteur répond de tout dommage survenu et de toute faute commise pendant le transport sauf recours contre le transporteur responsable du dommage qui pourra être appelé en garantie.

### **Chapitre 3 - Relations entre transporteurs**

**Art.218.-** Le transporteur contractuel désigne le transporteur qui a signé le contrat de transport avec l'expéditeur ou le passager.

Le transporteur de fait est celui qui, sans avoir signé le contrat de transport avec l'expéditeur ou le passager, a effectivement effectué tout ou partie du transport en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel.

**Art.219.-** A l'égard des ayant droits à la marchandise et des passagers, le transporteur de fait répond des dommages survenus pour le transport qu'il a effectué alors que le transporteur contractuel est responsable pour la totalité du transport envisagé.

#### **Titre 4 - Affrètement et location d'aéronefs**

**Art.220.-** L'affrètement, la location et le crédit-bail (leasing) constituent des formes légales d'exploitation d'aéronef dont les modalités sont fixées, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale de chaque Etat membre.

Les contrats d'affrètement, de location et de crédit-bail (leasing) doivent être approuvés par l'Administration de l'aviation civile.

### **Livre 7 - Sécurité et sûreté de l'aviation civile**

#### **Titre 1 - Sécurité**

**Art.221.-** L'autorité de l'aviation civile est chargée de mener les inspections nécessaires notamment des installations et infrastructures, des aéroports, des services de navigation aérienne, des aéronefs, des centres de maintenance et des centres de formation aéronautique, afin de veiller au maintien de la sécurité de l'exploitation, conformément aux dispositions de la Convention de Chicago.

Elle s'assure, entre autres, de :

- la compétence des personnels techniques (membres d'équipage et personnels au sol) ;
- l'entretien et la maintenance adéquats des équipements au sol et du matériel volant ;
- la disponibilité et la mise à jour de la réglementation technique de chaque exploitant ou opérateur ainsi que prestataires de service.

**Art.222.-** L'autorité de l'aviation civile doit disposer, dans l'intérêt de la sécurité de l'aviation civile, des installations et du personnel nécessaires aux inspections réglementaires pour l'exécution de sa fonction de supervision de la sécurité.

Les fonctions d'inspection assurées sont notamment :

- la navigabilité ;
- les opérations aériennes ;
- les aéroports ;
- la délivrance et le renouvellement des licences du personnel.

Les critères de désignation, les missions, les qualifications requises, les délégations et la responsabilité du personnel chargé des inspections sont définies, en l'absence de dispositions communautaires, par la législation nationale en vigueur dans chaque Etat membre, conforme aux exigences de l'OACI.

## **Titre 2 - Sûreté**

**Art.223.-** Sans préjudice des dispositions de la réglementation communautaire, la sûreté de l'aviation civile dans les Etats membres est régie par les dispositions du présent titre.

**Art.224.-** La sûreté de l'aviation civile est une prérogative exclusive de l'Etat.

Cependant, certains aspects opérationnels de la sûreté peuvent être délégués. Les modalités de cette délégation sont fixées, en l'absence de textes communautaires, par la législation nationale de chaque Etat membre.

**Art.225.-** L'autorité aéronautique civile édicte des principes et règlements en vue d'imposer l'application de pratiques, de méthodes et de procédures nécessaires pour protéger les personnes et les biens se trouvant à bord de l'aéronef ou les personnes exerçant dans le domaine du transport aérien commercial contre les actes d'intervention illicite.

L'autorité aéronautique civile impose, dans la mesure du possible, des procédures uniformes sur l'ensemble de ces aéroports pour l'inspection, le filtrage et la fouille des personnes et des biens afin d'assurer leur sécurité.

**Art.226.-** L'autorité aéronautique civile élabore un programme national de sûreté de l'aviation civile.

Ce programme comprend des mesures, procédures et moyens de sûreté des compagnies aériennes, gestionnaires d'aéroports et autres organismes concernés.

**Art.227.-** La circulation des personnes et des véhicules dans les zones aéroportuaires est régie par la législation nationale de chaque Etat membre.

**Art.228.-** Lorsque la sûreté des vols l'exige, les officiers de police judiciaire, assistés des agents de police judiciaire, peuvent, pour les transports aériens domestiques, procéder à la visite des personnes, des bagages, du fret et de la poste.

Pour les transports aériens internationaux, ces officiers et agents peuvent, dans les mêmes conditions, procéder, en liaison avec les services des douanes, à la visite des bagages ainsi que des personnes s'appêtant à prendre place à bord d'un aéronef.

**Art.229.-** Tous les personnels des services de sûreté des aérodromes doivent suivre une formation complète en matière de sûreté de l'aviation civile.



Une spécialisation ou une qualification pour les personnels d'encadrement est obligatoire.

Ils doivent suivre un entraînement périodique sur les plans d'urgence et d'intervention et sur l'évaluation du programme de sûreté d'aéroport sous le contrôle de l'autorité aéronautique.

**Art.230.-** Les services de la Police, de la Gendarmerie et de la Douane concourent à la sûreté de l'aviation civile dans les conditions fixées par la législation nationale.

**Art.231.-** Les officiers et agents de police judiciaire affectés à l'aviation civile peuvent procéder au contrôle des personnes, des bagages, des marchandises, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones et dépendances aéroportuaires d'accès limité ou réservé.

Les agents des douanes peuvent, dans les mêmes conditions, procéder à la visite des bagages de soute, des marchandises, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules en régime international.

**Art.232.-** L'autorité aéronautique civile édicte des réglementations imposant le filtrage des personnes et des biens devant être transportés dans la cabine, des aéronefs destinés au transport aérien commercial, par des procédures ou des équipements de détection d'armes à feu, d'engins explosifs ou de produits dangereux utilisés ou gérés par des employés ou des agents du transporteur aérien avant d'être mis à bord de l'aéronef en vue de leur transport.

Il est dressé une liste nominative des passagers embarqués dont le duplicata doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué sur leur demande aux autorités chargées de la police de la circulation.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux déplacements qui comportent le retour sans escale à l'aérodrome de départ.

**Art.233.-** Les transporteurs aériens doivent recourir aux services du personnel adéquatement formé pour l'expédition des marchandises et des colis postaux en vue de leur transport par air, ou mettre en œuvre des procédures spécifiques incluant des visites de sûreté pratiquées par des entreprises agréées dans les conditions prévues par les règlements en vigueur.

Les entreprises ou organismes qui mettent en place des procédures appropriées de sûreté en vue du transport des marchandises et des colis postaux expédiés pour leur compte ou celui d'un tiers doivent être agréées par l'autorité aéronautique civile.

**Art.234.-** Les infractions aux dispositions du présent livre sont punies conformément à la législation en vigueur sur la répression des actes illicites contre l'aviation civile internationale.

**Art.235.-** Chaque Etat membre institue une redevance de sûreté de l'aviation dont les taux et modalités sont fixés par la législation nationale.

### **Titre 3 - Agence Communautaire de supervision de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile**

**Art.236.-** Par voie d'Acte Additionnel est créée l'Agence Communautaire de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile, chargée d'assister les Etats membres dans leurs tâches de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile.

**Art.237.-** L'organisation, le fonctionnement et le financement de l'Agence Communautaire de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile seront définis par une réglementation communautaire appropriée.

## **Livre 8 - Enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aviation**

### **Titre 1 - Dispositions générales**

**Art.238.-** Tout accident ou incident grave fait l'objet d'une enquête technique par l'Etat d'occurrence conformément aux dispositions de l'Annexe 13 à la Convention de Chicago et à celles de la réglementation communautaire.

**Art.239.-** L'enquête technique sur un accident ou un incident a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents. Cette enquête ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

**Art.240.-** Les enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aviation sont du ressort du Ministre chargé de l'aviation civile.

**Art.241.-** L'ouverture et le déroulement des enquêtes sont régis par des textes réglementaires conformes à l'Annexe 13 à la Convention de Chicago.

### **Titre 2 - Entité d'enquête**

**Art.242.-** Conformément à la réglementation communautaire, chaque Etat membre met en place une entité technique chargée de mener les enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents d'aviation.

Cette entité est composée d'experts et de spécialistes en matière aéronautique et en matière d'accident d'aviation.

### **Titre 3 - Enquête technique**

**Art.243.-** Conformément à la réglementation communautaire, l'autorité aéronautique civile fait procéder, par l'entité d'enquête, à toutes les investigations et enquêtes en vue de rechercher ou de constater les causes de cet accident ou incident.

Cette entité d'enquête entend obligatoirement les représentants des entreprises intéressées ainsi que le personnel navigant mis en cause.

Si l'accident ou l'incident entraîne des dommages aux personnes et aux biens transportés, le Procureur de la République en est tenu informé.

**Art.244.-** Si des responsabilités peuvent être engagées en cas d'accident ou d'incident grave d'aviation, le rapport des enquêteurs techniques doit être établi en deux exemplaires pour transmission au conseil de discipline des personnels navigants de l'aéronautique civile et aux enquêteurs judiciaires.

### **Titre 4 - Financement des enquêtes**

**Art.245.-** Chaque Etat membre prendra les dispositions réglementaires et budgétaires pour assurer le financement des enquêtes sur les accidents ou incidents d'aviation civile.

### **Titre 5 - Dispositions pénales**

**Art.246.-** Est puni d'un an d'emprisonnement et de 10.000.000 FCFA d'amende le fait, pour les personnes qui, de par leurs fonctions, sont appelées à connaître d'un accident ou d'un incident, de ne pas porter à la connaissance des autorités administratives.

**Art.247.-** Est puni d'un an d'emprisonnement et de 10.000.000 FCFA d'amende, le fait d'entraver l'action de l'entité d'enquête :

- 1° soit en s'opposant à l'exercice des fonctions dont sont chargés les enquêteurs techniques ;
- 2° soit en refusant de leur communiquer les enregistrements, les matériels, les renseignements et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître.

**Art.248.-** Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement des infractions définies au présent titre.

Les peines encourues par les personnes morales sont :

- 1° une amende de 50.000.000 FCFA ;
- 2° une ou plusieurs des peines suivantes :
  - interdiction à titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus, d'exercer directement ;

- fermeture définitive ou pour une durée de cinq ans, des établissements ou de l'un ou plusieurs des établissements ;
- résiliation des conventions de concession des marchés publics ;
- affichage de la décision ou diffusion de celle-ci par la presse.

## **Livre 9 - Environnement**

### **Titre 1 - Règlementation**

**Art.249.-** Tout projet de construction ou de modernisation d'un aéroport doit faire au préalable l'objet d'une étude d'impact environnemental tenant compte des normes sur l'environnement notamment celles de l'OACI.

**Art.250.-** Les exploitants de l'aviation civile sont tenus de se conformer aux normes en vigueur en matière de protection de l'environnement.

A cet effet, ils sont soumis à l'obligation générale d'entretien des aérodromes comprenant notamment l'élimination ou le recyclage des déchets et la lutte contre la pollution.

**Art.251.-** Sauf dispositions communautaires en la matière, dans chaque Etat membre, l'autorité aéronautique civile prendra des dispositions pour régler les nuisances liées à l'activité aérienne, le péril aviaire, la gestion des carburants, huiles et eaux usées, le dépôt des déchets et l'occupation anarchique des sols au voisinage des aéroports.

### **Titre 2 - Comités de protection de l'environnement**

**Art.252.-** A la demande de l'aéroport concerné, de l'Etat membre, des usagers ou des riverains, il peut être institué un comité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires dont la composition, les attributions et le fonctionnement seront fixés, en l'absence de textes communautaires par la législation nationale en vigueur.

**Art.253.-** En l'absence de législation communautaire en la matière, chaque Etat membre crée un comité de contrôle et de surveillance de la protection de l'environnement en milieu aéronautique conformément à sa législation nationale.

**Art.254.-** Chaque Etat membre organise et encourage la participation des populations riveraines des aérodromes à la gestion de l'environnement, à travers notamment :

- le libre accès à l'information sur la protection de la nature, sous réserve des impératifs de défense nationale et de sécurité de l'Etat ;
- les mécanismes consultatifs permettant de recueillir l'opinion et l'apport des populations ;
- la sensibilisation, la formation, la recherche et l'éducation en matière de protection de l'environnement.

**Art.255.-** Sous réserve des dispositions communautaires, le non-respect des dispositions ci-dessus visées est passible de sanctions conformément à la législation nationale de chaque Etat membre.

## **Livre 10 - Assurances**

**Art.256.-** Les opérateurs et prestataires de services sont tenus de souscrire des polices d'assurance couvrant leurs activités dans le domaine du transport aérien.

**Art.257.-** L'autorité de l'aviation civile de chaque Etat membre de l'Union est chargée du contrôle et de la vérification de la validité des polices d'assurance des opérateurs et prestataires de services du transport aérien.

## **Livre 11 - Dispositions particulières**

### **Titre 1 - Règlementation**

**Art.258.-** En l'absence des dispositions communautaires, la législation nationale de chaque Etat membre s'applique, conformément aux Annexes à la Convention de Chicago, aux domaines suivants :

- Règles de l'air (Annexe 2) ;
- Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale (Annexe 3) ;
- Cartes aéronautiques (Annexe 4) ;
- Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol (Annexe 5) ;
- Télécommunications aéronautiques (Annexe 10) ;
- Services de la circulation aérienne (Annexe 11) ;
- Service d'information aéronautique (Annexe 15) ;
- Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Annexe 18).

### **Titre 2 - Supervision et contrôle**

**Art.259.-** L'Agence Communautaire de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile, prévue à l'Article 236 ci-dessus, ainsi que les autorités aéronautiques des Etats membres assurent les missions de supervision et de contrôle des domaines couverts par les dispositions de l'article 258 susvisé.

## **Livre 12 - Dispositions finales**

**Art.260.-** Demeurent applicables les dispositions des législations nationales des Etats membres qui ne sont pas contraires au présent Code communautaire.