

UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE
OUEST AFRICAINE

La Commission



ANNEXE AU REGLEMENT N° 08/2013/CM/UEMOA DU 26 SEPTEMBRE 2013

**CODE COMMUNAUTAIRE DE L'AVIATION CIVILE
DES ETATS MEMBRES DE L'UEMOA**

13 septembre 2013

S O M M A I R E

LIVRE I	: DISPOSITIONS GENERALES	6
TITRE I	: DEFINITIONS	6
TITRE II	: CHAMP D'APPLICATION ET PRINCIPES GENERAUX	14
Chapitre I	: Champ d'application	14
Chapitre II	: Principes généraux	14
LIVRE II	: ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE	15
TITRE I	: ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE	15
TITRE II	: ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE AU NIVEAU NATIONAL	15
Chapitre I	: Mission	15
Chapitre II	: Ressources	15
Chapitre III	: Délégation de fonctions	16
LIVRE III	: AERONEFS	17
TITRE I	: STATUT DES AERONEFS	17
Chapitre I	: Immatriculation, nationalité et propriété	17
Chapitre II	: Hypothèques et privilèges sur les aéronefs	19
Chapitre III	: Saisies et ventes forcées des aéronefs	23
TITRE II	: CIRCULATION DES AERONEFS	25
Chapitre I	: Droit de circulation	25
Chapitre II	: Droit d'atterrissage	27
Chapitre III	: Police de la circulation aérienne	28
Chapitre IV	: Redevances	32
TITRE III	: DOMMAGES ET RESPONSABILITE	33
Chapitre I	: Responsabilité des équipages et des exploitants	33
Chapitre II	: Déclarations d'accidents ou d'incidents	34
Chapitre III	: Recherches et Sauvetage	35
TITRE IV	: DISPOSITIONS RELATIVES A LA REPRESSION DES INFRACTIONS	35
LIVRE IV	: AERODROMES	41
TITRE I	: REGIME DES AERODROMES	41
Chapitre I	: Création, certification et mise en service	41
Chapitre II	: Classification	42
Chapitre III	: Conditions d'exploitation et de gestion des aérodrômes	43
TITRE II	: SERVITUDES AERONAUTIQUES ET PROTECTION DE L'EXPLOITATION	44
Chapitre I	: Servitudes aéronautiques	44
Chapitre II	: Protection de l'exploitation	45
TITRE III	: ASSISTANCE EN ESCALE	46
TITRE IV	: FACILITATION	46
TITRE V	: DISPOSITIONS RELATIVES A LA REPRESSION DES INFRACTIONS	47
LIVRE V	: PERSONNELS DE L'AVIATION CIVILE	48
TITRE I	: DISPOSITIONS GENERALES	48
Chapitre I	: Catégories de personnels de l'aviation civile	48
Chapitre II	: Titres et qualifications	48
Chapitre III	: Médecine aéronautique	49

CODE COMMUNAUTAIRE DE L'AVIATION CIVILE DES ETATS MEMBRES DE
L'UEMOA

13 septembre 2013

Chapitre IV	: Discipline	50
TITRE II	: MEMBRE D'EQUIPAGE PROFESSIONNEL	51
Chapitre I	: Catégories de membre d'équipage professionnel	51
Chapitre II	: Commandant de bord et équipage	53
Chapitre III	: Conditions de travail des membres d'équipage professionnel	54
TITRE III	: MEMBRE D'EQUIPAGE NON PROFESSIONNEL	57
TITRE IV	: AUTRES PERSONNELS AERONAUTIQUES	58
TITRE V	: FORMATION AERONAUTIQUE	58
TITRE VI	: DISPOSITIONS RELATIVES A LA REPRESSION DES INFRACTIONS	59
LIVRE VI	: TRANSPORT AERIEN	60
TITRE I	: DISPOSITIONS GENERALES	60
TITRE II	: ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN	60
Chapitre I	: Transporteurs communautaires	60
Chapitre II	: Transporteurs des Etats tiers	62
TITRE III	: CONTRATS DE TRANSPORT	62
Chapitre I	: Contrat de transport de personnes	62
Chapitre II	: Contrat de transport de marchandises	64
Chapitre III	: Relations entre transporteurs	65
Chapitre IV	: Dispositions relatives à la répression des infractions	66
TITRE IV	: AFFRETEMENT ET LOCATION D'AERONEFS	66
TITRE V	: DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRACTIONS A LA REGLEMENTATION DOUANIERE	66
LIVRE VII	: SECURITE ET SURETE DE L'AVIATION CIVILE	68
TITRE I	: SECURITE	68
Chapitre I	: Programme national de sécurité de l'aviation civile	68
Chapitre II	: Systèmes de gestion de la sécurité	68
TITRE II	: SURETE	68
Chapitre I	: Autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation civile	68
Chapitre II	: Programme national de sûreté de l'aviation civile	69
Chapitre III	: Dispositions relatives à la répression des infractions	71
TITRE III	: SUPERVISION ET CONTROLE	71
Chapitre I	: Domaines couverts	71
Chapitre II	: Prérogatives attachées à la fonction d'inspecteur	73
LIVRE VIII	: ENQUETES TECHNIQUES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION	74
TITRE I	: DISPOSITIONS GENERALES	74
Chapitre I	: Objet de l'enquête technique	74
Chapitre II	: Ouverture d'une enquête technique	74
TITRE II	: ENTITE D'ENQUETE TECHNIQUE	75
Chapitre I	: Mise en place de l'entité d'enquête technique	75
Chapitre II	: Notification d'accident ou incident	75
TITRE III	: ENQUETE TECHNIQUE	75
Chapitre I	: Procédure d'enquête	75
Chapitre II	: Financement des enquêtes	76
Chapitre III	: Dispositions relatives à la répression des infractions	76
LIVRE IX	: ENVIRONNEMENT	77
TITRE I	: REGLEMENTATION	77

CODE COMMUNAUTAIRE DE L'AVIATION CIVILE DES ETATS MEMBRES DE
L'UEMOA

13 septembre 2013

Chapitre I	: Etude d'impact environnemental	77
Chapitre II	: Obligations des exploitants	77
TITRE II	: COMITES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	77
Chapitre I	: Comité de contrôle	77
Chapitre II	: Participation des riverains	78
LIVRE X	: ASSURANCE	79
Chapitre I	: Polices d'assurance	79
Chapitre II	: Contrôle et vérification	79
LIVRE XI	: DISPOSITIONS PARTICULIERES	80
LIVRE XII	: DISPOSITIONS FINALES	81

13 septembre 2013

LIVRE I : DISPOSITIONS GENERALES

13 septembre 2013

TITRE I : DEFINITIONS

Article premier :

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 dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté et, au cours duquel :

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

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

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès, ou

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

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

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux 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 ou tentative d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment :

- Capture illicite d'un aéronef ;
- Prise d'otages à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
- Introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse à des fins criminelles ;

13 septembre 2013

- Communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de navigant, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.
Cette liste n'est pas exhaustive.

Administration de l'aviation civile : établissement public ou structure dotée de la personnalité morale, de l'autonomie financière et de gestion chargée de l'aviation civile, tel que prévu par la Directive N°01/2004/CM/UEMOA du 18 septembre 2004, portant statut des administrations de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA.

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 ouvert à la circulation aérienne publique : aérodrome dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à en faire usage.

Aérodrome non ouvert à la circulation aérienne publique : aérodrome réservé à l'usage d'administrations de l'Etat, l'aérodrome à usage restreint ou l'aérodrome à usage privé.

Aérodynes : 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 : 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.

13 septembre 2013

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 notamment l'entretien, le ravitaillement, le chargement, le déchargement ainsi que l'enregistrement d'un aéronef sur un aéroport à un 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 exploitant d'aéronef 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 de l'aviation civile : Instance(s) gouvernementale(s), quel que soit leur titre, directement responsable(s) de la réglementation de tous les aspects du transport aérien civil.

Brevet : titre sanctionnant un ensemble de connaissances générales, théoriques et pratiques.

Certificat d'aérodrome : certificat délivré par l'administration de l'aviation civile 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.

13 septembre 2013

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.

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.

Franc : unité monétaire des Etats membres de la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO).

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.

13 septembre 2013

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.

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 associé : Tout Etat admis à participer à certaines politiques de l'Union conformément aux dispositions de l'Article 104 du Traité de l'UEMOA.

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

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

Membre d'équipage non professionnel : tout membre d'équipage qui n'entre pas dans la catégorie du membre d'équipage professionnel.

Membre d'équipage de cabine : Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

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.

13 septembre 2013

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 : 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): Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

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.

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.

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 sécurité : ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité de l'aviation civile.

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

Qualification : mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.

Recherches : opérations normalement coordonnées par un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage, faisant appel au personnel et aux moyens disponibles pour localiser des personnes en détresse.

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

Sauvetage : opération destinée à sauver des personnes en détresse, à leur donner les soins initiaux, médicaux ou autres, et à les mettre en lieu sûr.

13 septembre 2013

Sécurité : situation dans laquelle les risques de lésions corporelles ou de dommages matériels sont limités à un niveau acceptable ou sous ce niveau par un processus continu d'identification de dangers et de gestion des risques de sécurité.

Service aérien : vol ou série de vols 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 deux ou plusieurs aéroports:
 - 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 : terme générique 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 de recherches et de sauvetage : exécution de fonctions de monitoring de situation de détresse, de communications, de coordination, de recherches et sauvetage, d'assistance médicale initiale ou d'évacuation médicale, au moyen de ressources publiques ou privées, notamment aéronefs, navires et autres véhicules et installations.

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.

13 septembre 2013

Servitudes aéronautiques: mesures destinées à assurer la protection d'un aéroport 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.

Supervision de la sécurité : fonction qui assure la promulgation et la mise en œuvre efficace des normes, exigences et règlements relatifs à la sécurité ainsi que les procédures associées.

Sûreté : Protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Cet objectif est réalisé par une combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels.

Système de gestion de la sécurité : approche systématique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, les responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

Tarif aérien : prix à payer pour le transport de passagers et de fret sur un service aérien, ainsi que sur les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires.

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 I et II.

Transport aérien : toute opération aérienne effectuée, en vue de l'accomplissement du transport de passagers, de poste et de marchandises ou pendant celui-ci.

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.

13 septembre 2013

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

Transporteur aérien communautaire : Voir transporteur aérien de l'Union.

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.

13 septembre 2013

TITRE II : CHAMP D'APPLICATION ET PRINCIPES GENERAUX

Chapitre I : Champ d'application

Article 2 :

Le présent code s'applique à tous les domaines de l'aviation civile dans les Etats membres et membres associés. Il s'applique également aux équipages, passagers et aéronefs se trouvant dans l'espace aérien des Etats membres de l'Union et de ses membres associés 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.

Article 3 :

Le présent code 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 commercial, sont soumis à l'application des règles du présent code.

Chapitre II : Principes généraux

Article 4

Chaque Etat membre a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

Tout aéronef qui se trouve sur le territoire de l'Union ainsi que les personnes et les biens à bord sont soumis à la réglementation communautaire.

Chaque Etat membre exerce sur l'espace aérien au-dessus de son territoire sa juridiction conformément à la réglementation communautaire ainsi qu'aux conventions, traités et accords internationaux dûment ratifiés.

Article 5

Les Etats membres doivent s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol.

Tout aéronef civil doit respecter un ordre d'interception donné par l'Etat dont il survole le territoire.

En cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord et la sécurité des aéronefs ne doivent pas être mises en danger.

13 septembre 2013

Cette disposition ne saurait être interprétée comme modifiant de quelque manière que ce soit les droits et obligations des Etats en vertu de la Charte des Nations Unies.

Article 6 :

Un Etat membre ne doit pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les dispositions du présent code.

13 septembre 2013

LIVRE II : ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE

13 septembre 2013

TITRE I : ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE

Article 7 :

L'Agence Communautaire de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile, créée par Acte additionnel, est chargée d'assister les Etats membres dans leurs tâches de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile.

TITRE II : ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE AU NIVEAU NATIONAL

Chapitre I : Mission

Article 8 :

L'administration de l'aviation civile est chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique nationale. Elle est notamment chargée de la mise en œuvre de la réglementation et de la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile.

Dans chaque Etat membre, l'administration de l'aviation civile a les prérogatives de suspendre, retirer ou révoquer la licence, le certificat, le permis, les autorisations ou l'agrément qu'elle délivre à toute personne physique ou morale.

Chapitre II : Ressources

Article 9 :

Les Etats membres dotent leurs administrations de l'aviation civile de ressources humaines, matérielles et financières suffisantes leur permettant d'atteindre les objectifs définis dans le présent code.

Chapitre III : Délégation de fonctions

Article 10:

Les administrations de l'aviation civile peuvent déléguer des tâches opérationnelles à des personnes physiques ou morales en conservant la responsabilité de supervision de l'aviation civile. Ces personnes sont soumises aux dispositions réglementaires nationales de chaque Etat membre.

13 septembre 2013

LIVRE III : AERONEFS

13 septembre 2013

TITRE I : STATUT DES AERONEFS

Chapitre I : Immatriculation, nationalité et propriété

Article 11 :

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

Article 12 :

Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat dans lequel ils sont immatriculés.

Article 13 :

Il est institué dans chaque Etat membre, un registre d'immatriculation tenu sous la responsabilité de l'administration de l'aviation civile.

Tout aéronef civil doit être inscrit sur ce registre dans des conditions fixées par règlement d'exécution du présent code.

Un aéronef immatriculé dans un Etat membre perd la nationalité de cet Etat si les conditions prévues dans le présent article ne sont pas remplies ou si, en infraction des règles établies, son propriétaire le fait immatriculer dans un autre Etat.

Article 14 :

Un aéronef ne peut être inscrit simultanément sur le registre de plusieurs Etats. Un aéronef déjà immatriculé dans un Etat ne peut être inscrit sur le registre d'un autre Etat qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre du premier Etat.

Article 15 :

L'inscription au registre d'immatriculation d'un Etat 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 la réglementation nationale de l'Etat membre concerné.

Les copies des renseignements figurant au registre d'immatriculation sont délivrées sur requête aux personnes physiques ou morales concernées.

Chaque Etat membre est tenu de fournir un rapport d'immatriculation des aéronefs civils à l'OACI et à la Commission de l'UEMOA à chaque opération d'immatriculation.

13 septembre 2013

Article 16 :

L'inscription au registre identifie l'aéronef. Elle est attestée par la délivrance d'un certificat d'immatriculation.

Article 17 :

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 ;
- s'il répond ou continue de répondre aux spécifications de l'Etat d'immatriculation ;
- s'il n'est pas révoqué.

Article 18 :

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.

Article 19 :

La radiation d'un aéronef du registre d'immatriculation d'un Etat membre se fait, dans des conditions fixées par règlement d'exécution du présent code.

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

Article 20 :

Les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont soumises soit à la loi :

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

Article 21 :

L'aéronef constitue un bien meuble. 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.

13 septembre 2013

Chapitre II : Hypothèques et privilèges sur les aéronefs

Article 22 :

Les aéronefs tels que définis à l'article 1^{er} 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'ils fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparés.

Toute hypothèque, radiation ou modification d'hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation selon des modalités fixées par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Article 23 :

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.

Article 24 :

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 25 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.

Article 25 :

Les pièces de rechange visées à l'article précédent comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipements, 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 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.

13 septembre 2013

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

Article 26 :

L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. 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 de l'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 réglementation nationale de chaque Etat membre.

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.

Article 27 :

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.

Article 28 :

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.

Article 29 :

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.

13 septembre 2013

Article 30 :

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.

Article 31 :

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

Article 32 :

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.

Article 33 :

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

Article 34 :

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs exercent leur droit de suite en quelque main qu'elle passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 35 et 38 du présent code.

Article 35 :

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.

13 septembre 2013

Article 36 :

Les privilèges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 27 du présent code. Ils suivent l'aéronef en quelque main 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 réglementation 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.

Article 37 :

Les créances visées à l'article 35 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 35, alinéas 2 et 3 du présent code sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Article 38 :

Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 35 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 1^{er} 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.

13 septembre 2013

Article 39 :

Sauf le cas de vente forcée dans les formes prévues au chapitre III 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 III : Saisies et ventes forcées des aéronefs

Article 40 :

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.

Article 41 :

Est considérée comme saisie conservatoire, tout acte par lequel un aéronef est arrêté pour des raisons de sécurité publique ou dans un intérêt privé 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.

Article 42:

Les aéronefs d'Etat des Etats membres, et sous réserve de réciprocité, les aéronefs d'Etat des Etats tiers 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.

Article 43 :

Sont exempts de saisie conservatoire, les aéronefs immatriculés dans les Etats membres ou les aéronefs 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

13 septembre 2013

l'acquisition de ces aéronefs, des 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 Etats tiers 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.

Article 44 :

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.

Article 45:

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.

Article 46 :

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 réglementation nationale en vigueur.

Une saisie conservatoire peut être convertie en saisie vente selon des conditions fixées par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Article 47 :

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.

13 septembre 2013

Article 48 :

Les deniers provenant de la réalisation de l'aéronef sont distribués dans l'ordre suivant :

- a) aux créanciers privilégiés prévus par l'article 35 du présent code;
- b) aux créanciers hypothécaires ;
- c) aux créanciers privilégiés prévus par l'article 38 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 II : CIRCULATION DES AERONEFS

Chapitre I : Droit de circulation

Article 49 :

Chaque Etat membre veille à appliquer aux aéronefs de tous les Etats sans distinction de nationalité, les règles relatives à l'entrée et à la sortie de son territoire, à la navigation aérienne, ou à l'exploitation desdits aéronefs à l'intérieur de son territoire.

Article 50 :

Chaque Etat membre s'assure que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforme à la réglementation en vigueur en ce lieu pour le vol et la manœuvre des aéronefs.

Chaque Etat membre maintient sa réglementation aéronautique conforme aux dispositions du présent code et ses règlements d'application.

Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la Convention de Chicago.

Article 51 :

Chaque Etat membre veille à ce que tous les aéronefs des Etats tiers qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers aient le droit, à condition que soient respectés les termes du présent code, de pénétrer sur son territoire, de le traverser

13 septembre 2013

en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales, sous réserve du droit pour l'Etat survolé d'exiger une autorisation préalable.

Néanmoins, pour des raisons de sécurité de vol, chaque Etat membre se réserve le droit d'exiger que les aéronefs qui désirent survoler des régions inaccessibles ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale.

Article 52 :

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 aérienne.

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

Article 53 :

Chaque Etat membre a le droit de refuser aux aéronefs des Etats tiers l'autorisation d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque Etat membre s'abstient de conclure tout arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à titre exclusif, à un autre Etat ou à une entreprise de transport aérien d'un autre Etat, et de se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre Etat.

Article 54 :

Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un Etat membre, sauf autorisation spéciale dudit Etat et conformément aux conditions de celle-ci. Chaque Etat membre s'assure que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils est soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.

Article 55 :

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.

Article 56 :

Le survol de certaines zones ou, dans des circonstances exceptionnelles du territoire d'un Etat membre, peut être interdit par la réglementation nationale pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des

13 septembre 2013

zones interdites doivent être spécialement indiqués par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Article 57 :

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 réglementation nationale de chaque Etat membre.

Article 58 :

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 de chaque Etat membre.

Article 59 :

Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ou des épreuves sportives ne peuvent avoir lieu qu'après autorisation donnée dans des conditions définies par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Article 60 :

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 par règlement d'exécution du présent code.

Chapitre II : Droit d'atterrissage

Article 61 :

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

13 septembre 2013

morale, qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé, sont fixées par la réglementation nationale de chaque Etat membre. 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.

Article 62 :

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.

Article 63 :

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 sur les aéroports douaniers.

Les Etats publient et transmettent à l'OACI et à la Commission de l'UEMOA les caractéristiques de tous les aéroports douaniers.

Article 64 :

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 réglementation nationale de chaque Etat membre.

Chapitre III : Police de la circulation aérienne

Article 65 :

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 ;

13 septembre 2013

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.

Article 66 :

Pour chaque aéronef employé à la navigation aérienne internationale, les Etats veillent à la tenue d'un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage.

Article 67 :

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 65 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 65 ci-dessus et du contrôle y afférent ;
4. documents relatifs à la navigabilité et à la certification acoustique.

Article 68 :

En fonction du type d'aéronef et de la nature du vol, les documents ci-après doivent obligatoirement se trouver à bord :

1. le certificat d'immatriculation ;
2. le certificat de navigabilité ;
3. le certificat acoustique ;
4. les licences ou certificats de l'équipage ;
5. le carnet de route ;
6. les parties pertinentes du manuel d'exploitation ;
7. la licence de station radio d'aéronef ;
8. le certificat d'exploitation de l'installation radioélectrique de bord si applicable ;
9. la liste nominative des passagers et lieux d'embarquement et de destination ;
10. les déclarations détaillées du fret ;
11. le certificat d'assurance d'aéronef ;

13 septembre 2013

12. la copie certifiée conforme du permis d'exploitation aérienne.

Article 69 :

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 réglementation nationale de chaque Etat membre.

Article 70 :

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

Chaque Etat membre peut interdire ou réglementer l'usage d'appareils photographiques à bord des aéronefs survolant son territoire ou sur ses aéroports.

Les conditions de transport des matières dangereuses, des cultures microbiennes et des petits animaux infectés ou dangereux, sont fixées par règlement d'exécution du présent code.

Article 71 :

Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un Etat à bord d'aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, sauf permission dudit Etat. Chaque Etat détermine par voie de règlement ce qu'il faut entendre par munitions de guerre ou matériel de guerre aux fins du présent article, en tenant dûment compte, dans un souci d'uniformité, des recommandations que l'OACI pourrait formuler le cas échéant.

Chaque Etat membre se réserve le droit, pour des raisons d'ordre public et de sécurité, de réglementer ou d'interdire le transport à l'intérieur ou au-dessus de son territoire, d'articles autres que ceux qui sont mentionnés au paragraphe précédent, à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs des autres Etats employés aux mêmes fins, et à condition aussi qu'il ne soit imposé aucune restriction pouvant gêner le transport et l'usage, à bord des aéronefs, des appareils nécessaires à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs, ou à la sécurité du personnel ou des passagers.

Article 72 :

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 de l'administration de l'aviation civile. Il en est de même pour les équipements de radionavigation ou de détection électromagnétique.

13 septembre 2013

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.

Les membres de l'équipage affectés au service des radiocommunications doivent être munis d'une licence spéciale.

Les conditions d'installation et d'exploitation des appareils de radiocommunication sont déterminées par règlement d'exécution du présent code.

Article 73 :

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.

Article 74 :

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.

Article 75 :

Les certificats de navigabilité, les certificats acoustiques, 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 les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies par règlement d'exécution du présent code.

Article 76 :

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.

Article 77 :

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 :

13 septembre 2013

- 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 et dans la réglementation communautaire;
- de tous autres principes, règlements ou normes minimales régissant les autres pratiques.

Article 78 :

Chaque Etat membre met en place le service fixe et le service mobile aéronautiques qui concourent à la sécurité de la navigation aérienne conformément à la réglementation des radiocommunications nationales et internationales des télécommunications.

La réglementation, l'exploitation, la composition, l'objet des communications et le contrôle des stations aéronautiques sont déterminés par règlement d'exécution du présent code.

Article 79 :

L'assistance météorologique à la navigation aérienne est fournie dans l'espace aérien où les services de la circulation aérienne sont assurés par l'Etat ou pour son compte, à tous les vols d'aéronef appartenant à la circulation aérienne générale et à tous les services assurés par ledit Etat relativement à la préparation et à l'exécution de ces vols.

Article 80 :

Chaque Etat membre confère à l'autorité de l'aviation civile le pouvoir d'édicter et de réviser les normes minimales de sécurité pour l'exploitation des installations de navigation aérienne situées dans ledit Etat membre et assure la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux dispositions établies en vertu de la Convention de Chicago et de ses Annexes et de la réglementation communautaire.

Chapitre IV: Redevances

Article 81 :

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

13 septembre 2013

Le taux de la redevance de route ainsi que les modalités de recouvrement sont fixés, par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Article 82 :

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

Article 83 :

Chaque Etat membre peut accorder des exonérations aux redevances visées à l'article 81. Ces exonérations s'appliquent notamment aux 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.

Article 84 :

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 des services de police territorialement compétentes, que l'aéronef y soit retenu jusqu'à consignation du montant des sommes en litige.

TITRE III : DOMMAGES ET RESPONSABILITE

Chapitre I: Responsabilité des équipages et des exploitants

Article 85 :

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.

13 septembre 2013

Article 86 :

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 réglementation nationale de chaque Etat membre.

Article 87 :

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.

Article 88 :

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 86 et 87 susvisés.

Article 89 :

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.

Article 90 :

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

Chapitre II : Déclarations d'accidents ou d'incidents

Article 91 :

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 immédiatement 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

13 septembre 2013

précisé dans la déclaration, si l'accident a causé des dommages aux personnes ou aux biens.

Article 92 :

Si le commandant de bord est hors d'état de faire la déclaration mentionnée à l'article 91 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.

Article 93 :

Si l'accident ou l'incident entraîne des dommages aux personnes ou aux biens transportés ainsi qu'aux tiers à la surface, l'autorité judiciaire compétente est tenu informé par le Ministre chargé de l'aviation civile.

Article 94 :

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 92 ci-dessus.

Article 95 :

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 soixante douze (72) heures 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 III : Recherches et Sauvetage

Article 96 :

En cas de disparition sans nouvelle d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois (3) 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 réglementation nationale de chaque Etat membre.

13 septembre 2013

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 réglementation nationale de 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.

Article 97 :

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.

Article 98 :

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 IV : DISPOSITIONS RELATIVES A LA REPRESSION DES INFRACTIONS

Article 99 :

Sans préjudice des sanctions administratives, encourt une sanction pénale, 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 18 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;

13 septembre 2013

5. fait ou laissé circuler un aéronef dans des conditions contraires aux prescriptions des articles 52 et 72 du présent code ;
6. contrevenu aux dispositions des articles 71 et 72 du présent code.

Article 100 :

Encourt une sanction pénale, 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 61 du présent code ;
4. conduit un aéronef ou participé à sa conduite sous l'emprise de l'alcool, de narcotique ou de stupéfiants.

Article 101 :

Encourt une sanction pénale :

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.

Article 102 :

Encourt une sanction pénale, tout pilote qui ne se sera pas conformé aux prescriptions de l'article 56 du présent code.

Article 103 :

Encourt une sanction pénale quiconque aura apposé ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation

13 septembre 2013

ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées.

Seront passibles des mêmes sanctions 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.

Article 104 :

Encourt une sanction pénale :

1. le commandant de bord qui n'aura pas tenu ou fait tenir un quelconque des documents prévus à l'article 68 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 (3) mois à partir de la dernière inscription;
3. celui qui aura contrevenu à l'article 58 du présent code;
4. celui qui aura contrevenu aux règlements relatifs aux conditions techniques d'emploi des aéronefs, pris en application de l'article 67 du présent code.

Article 105 :

Encourent une sanction, ceux qui auront contrevenu à l'article 59 du présent code, ainsi qu'aux règlements d'exécution.

Article 106 :

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 (3) mois à trois (3) ans, contre le membre d'équipage condamné en vertu des articles, 102 et 103 du présent code.

Si le membre d'équipage est condamné une seconde fois pour l'un de ces mêmes délits, 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 à ce greffe, dans les cinq (5) jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive.

13 septembre 2013

Article 107 :

Tout auteur de jet non autorisé encourt une sanction pénale même si ces jets n'ont causé aucun dommage.

Article 108 :

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.

Article 109 :

Sans préjudice de sanctions s'il y a lieu, est passible des peines prévues au code pénal ou de toutes autres dispositions pénales en vigueur dans chaque Etat membre, le fait de détruire, de détourner ou de tenter de détruire ou de détourner un aéronef y compris des pièces de rechange grevés d'une hypothèque régulièrement inscrite.

Sera passible des mêmes sanctions toutes manœuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie.

Article 110 :

Encourt des sanctions pénales, toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

- 1) 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.

13 septembre 2013

Article 111:

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.

Article 112 :

Outre les agents et officiers habilités par les Etats membres, 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 peuvent requérir la force publique dans l'exercice de leur fonction.

Article 113 :

Outre les agents et officiers habilités par les Etats membres, les inspecteurs assermentés des administrations nationales de l'aviation civile qui sont également commissionnés à cet effet et les agents de douanes, auront le droit de faire 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 70 et 72 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.

Article 114 :

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.

Article 115 :

Dans chaque Etat membre, les procès-verbaux constatant les infractions au présent code sont transmis sans délai à l'autorité judiciaire compétente pour engager les poursuites.

13 septembre 2013

Article 116 :

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.

13 septembre 2013

LIVRE IV : AERODROMES

13 septembre 2013

TITRE I : REGIME DES AERODROMES

Chapitre I : Création, certification et mise en service

Article 117 :

Les dispositions du présent code sont applicables aux aérodromes, hélistations et hydrobases.

La conception, la construction et l'exploitation technique des aérodromes seront conformes aux normes et pratiques recommandées fixées par règlement d'exécution au présent règlement.

Article 118 :

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 réglementation nationale de chaque Etat membre.

Article 119 :

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 par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Article 120 :

Chaque Etat membre prévoit en tant que de besoin des réserves de terrains destinées au développement de l'aviation civile.

Article 121 :

Nul ne peut exploiter un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique internationale s'il n'a obtenu de l'administration de l'aviation civile un certificat d'aérodrome.

Article 122 :

L'administration de l'aviation civile certifie les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique conformément aux dispositions fixées par règlement d'exécution au présent règlement. L'administration de l'aviation civile délivre un certificat pour chaque aérodrome certifié.

13 septembre 2013

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'administration de l'aviation civile sont fixées par règlement d'exécution au présent règlement.

Article 123 :

Le postulant soumet à l'approbation de l'administration de l'aviation civile une demande formelle établie dans la forme prescrite par celle-ci. Le manuel d'aérodrome établi pour l'aérodrome dont il s'agit en fera partie intégrante.

Article 124 :

Le certificat est délivré lorsque l'exploitant d'aérodrome aura démontré que les installations et équipements, les services, le personnel et les procédures d'exploitation de l'aérodrome assurent de façon satisfaisante la sécurité des aéronefs et qu'un système acceptable de gestion de la sécurité est en place à l'aérodrome.

Article 125 :

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.

Article 126 :

Tous les aérodromes sont soumis au contrôle technique et administratif de l'administration de l'aviation civile dans des conditions fixées par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Chapitre II : Classification

Article 127 :

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.

13 septembre 2013

Les critères de classification des aérodromes sont déterminés par règlement d'exécution du présent code, conformément aux dispositions applicables de la Convention de Chicago et de ses annexes.

Chapitre III: Conditions d'exploitation et de gestion des aérodromes

Article 128 :

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 de chaque Etat membre.

Article 129 :

Pour des raisons de défense nationale et de sécurité publique, un Etat membre peut se substituer à l'exploitant d'un aérodrome dans des conditions fixées par la réglementation nationale en vigueur dans ledit Etat membre.

Article 130 :

L'occupation du domaine aéroportuaire est soumise à une autorisation préalable de l'administration de l'aviation civile.

Article 131 :

Chaque Etat membre met en place une réglementation relative à la circulation des personnes et des véhicules dans les zones aéroportuaires.

Article 132 :

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 par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

En cas de non paiement des redevances dues par l'exploitant de l'aéronef, l'exploitant 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.

Article 133 :

13 septembre 2013

Les autres prestations sont assujetties à une redevance extra aéronautique dont les taux et les modalités de recouvrement sont fixés par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Article 134 :

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 Etat membre et les vols de recherche et de sauvetage autorisés par un organisme compétent.

**TITRE II : SERVITUDES AERONAUTIQUES ET PROTECTION DE
L'EXPLOITATION**

Chapitre I : Servitudes aéronautiques

Article 135 :

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 par la réglementation nationale de chaque Etat membre, 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.

Article 136 :

Il est institué par la réglementation nationale de chaque Etat membre, des servitudes aéronautiques, afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs.

Ces servitudes comprennent :

13 septembre 2013

1. les surfaces de limitation d'obstacles comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ;
2. les servitudes radioélectriques comportant l'obligation de débarrasser l'environnement des aides à la navigation de tout obstacle susceptible de nuire à leur fonctionnement et à la sécurité de la navigation aérienne ;
3. les zones protégées contre les émissions laser pouvant compromettre la sécurité des aéronefs afin de protéger les aéronefs contre les effets préjudiciables des émetteurs laser.

Article 137 :

Les servitudes prévues à l'article 136 du présent code permettent d'assurer à la navigation aérienne, conformément au règlement d'exécution du présent règlement, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et pratiques recommandées 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 aéroport et installation visés à l'article 135 ci-dessus un plan de servitudes aéronautiques selon des modalités fixées par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Article 138 :

Chaque Etat membre prévoit en tant que de besoin des réserves de terrains sous l'emprise aéroportuaire et grevées de servitudes aéronautiques destinées au développement de l'aviation civile.

Article 139 :

La circulation des personnes ou des véhicules autour des installations aéronautiques et météorologiques est autorisée dans des conditions fixées par la réglementation nationale.

Chapitre II : Protection de l'exploitation

Article 140 :

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.

13 septembre 2013

Dans les cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement, l'exploitant 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.

Article 141:

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'administration de l'aviation civile pour engager les poursuites.

Article 142 :

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 aérodrome, conformément au règlement d'exécution du présent code.

Article 143 :

L'organisation et le fonctionnement des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sont précisés par règlement d'exécution du présent code.

TITRE III : ASSISTANCE EN ESCALE

Article 144 :

L'assistance en escale est régie par les dispositions législatives, réglementaires et administratives prises par les Etats membres en application de la réglementation communautaire en vigueur relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union.

Article 145 :

La rémunération perçue par l'exploitant de l'aérodrome 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.

13 septembre 2013

TITRE IV : FACILITATION

Article 146 :

Dans chaque Etat membre, il est créé, sous l'autorité du Ministre en charge de l'aviation civile, un comité national de facilitation chargé de veiller à l'application des normes et pratiques recommandées de l'OACI.

Article 147 :

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.

Article 148 :

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

Article 149 :

Chaque Etat membre met en place un programme national de facilitation conformément aux pratiques établies ou recommandées en vertu de la Convention de Chicago. Aucune disposition du présent article ne doit être interprétée comme empêchant la création d'aéroports francs.

Article 150 :

Chaque Etat membre établit et assure la mise en œuvre des règlements relatifs au contrôle sanitaire aux frontières conformément aux règlements communautaires, aux dispositions de la Convention de Chicago, aux règlements sanitaires de l'Organisation Mondiale de la Santé et aux arrangements internationaux, en vue de prévenir la propagation par voie aérienne des maladies transmissibles.

TITRE V : DISPOSITIONS RELATIVES A LA REPRESSION DES INFRACTIONS

Article 151 :

Encourt une sanction 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. Il est en outre, déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

13 septembre 2013

Article 152 :

Les infractions aux dispositions concernant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont passibles d'une amende et d'une sanction administrative.

Article 153 :

Sur requête de l'administration de l'aviation civile, le juge des référés ou tout juge statuant en urgence impartit aux personnes contrevenant aux dispositions de l'article 140, 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 comminatoire.

13 septembre 2013

LIVRE V : PERSONNEL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

13 septembre 2013

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre I : Catégories de personnels de l'aviation civile

Article 154 :

Les dispositions du présent livre s'appliquent aux catégories de personnels spécialisés ci-après :

- les membres d'équipage professionnel ;
- les membres d'équipage non professionnel ;
- les autres personnels aéronautiques.

Chapitre II : Titres et qualifications

Article 155 :

Toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doit être pourvue de brevet, licence et qualification en cours de validité.

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 définition des qualifications professionnelles spéciales, leurs conditions d'obtention et de renouvellement, les programmes et règlements des examens correspondant sont fixés par règlement d'exécution du présent code.

Les brevets sont délivrés après examen et sont définitivement acquis à leurs titulaires.

Les licences ne sont valables que pour une période limitée ; elles sont renouvelables pour vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.

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 règlement d'exécution du présent code.

Les candidats détenteurs de certains titres nationaux ou étrangers sanctionnant des connaissances au moins égales à celles qui seront exigées pour ces épreuves, peuvent bénéficier de l'exemption de certaines épreuves théoriques pour l'obtention des brevets.

Les épreuves pratiques et les examens en vol sont obligatoires.

13 septembre 2013

Article 156 :

Tout titulaire d'une licence doit être détenteur d'un carnet ou d'un document tenant lieu sur lequel sont inscrites la nature des tâches, la durée de service ou la durée des vols.

Ce carnet ou document doit être présenté aux services de contrôle et à l'administration de l'aviation civile sur leur demande, notamment au moment de la délivrance, du renouvellement ou de la validation de la licence ou au moment de la délivrance de qualifications aéronautiques.

Article 157 :

La délivrance des titres et qualifications aéronautiques ainsi que la fourniture des divers imprimés et services par l'administration de l'aviation civile donnent lieu au paiement de redevances dont les modalités d'établissement et de recouvrement ainsi que le montant sont fixés, par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Article 158 :

Il peut être reconnu à une licence ou à une qualification délivrée par un Etat tiers 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 tiers peuvent être reconnus par un Etat membre s'ils sanctionnent des connaissances et une expérience au moins égales à celles exigées par les dispositions de l'Annexe 1 à la convention relative à l'aviation civile internationale. Sous cette réserve, l'administration de l'aviation civile de l'Etat membre peut délivrer aux titulaires de licences et qualifications étrangères, des licences et qualifications dans des conditions déterminées par règlement d'exécution du présent code.

Chapitre III : Médecine aéronautique

Article 159 :

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 centre d'expertise médical ou par un médecin agréé ou reconnu par l'administration de l'aviation civile, à l'exception de celui pour lequel elle ne requiert pas un certificat d'aptitude physique et mentale.

13 septembre 2013

Article 160 :

Les conditions d'agrément d'un médecin ou d'un centre d'expertise médicale des membres d'équipage professionnels dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence sont fixées par règlement d'exécution du présent code.

La liste des médecins examinateurs et centres d'expertises agréés doit être diffusée par l'administration de l'aviation civile et transmise à la Commission de l'UEMOA.

Article 161 :

Sous réserve des dispositions communautaires, un conseil médical aéronautique doit être institué dans chaque Etat membre. Les attributions, le fonctionnement et la composition dudit conseil sont déterminés par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Chapitre IV : Discipline

Article 162:

Le personnel de l'aéronautique civile titulaire de licence fait l'objet de sanctions s'il est reconnu coupable d'infractions à la réglementation en vigueur.

Article 163 :

Il est institué dans chaque Etat membre, un conseil de discipline du personnel de l'aéronautique civile chargé de proposer à l'autorité compétente les sanctions à appliquer à l'encontre de ce personnel.

Article 164 :

Le conseil de discipline comprend trois sections correspondant aux trois catégories de personnels de l'aéronautique civile définies à l'article 154 ci-dessus.

Les attributions, le fonctionnement et la composition du conseil de discipline du personnel sont fixés par la réglementation nationale en vigueur de chaque Etat membre.

Article 165 :

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 certificats ;

13 septembre 2013

- le retrait définitif d'une ou plusieurs licences ou certificats ;
- la radiation du registre prévu à l'article 173 du présent code.

Le prononcé de l'une quelconque des sanctions ci-dessus est assorti d'une sanction pécuniaire dont le taux fixé est proportionnel à la gravité des faits.

Article 166 :

En cas de présomption de responsabilité du personnel visé à l'article 155 ci-dessus et en attendant les conclusions du conseil de discipline, l'administration de l'aviation civile de l'Etat membre peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui, en aucun cas, n'excédera deux (2) mois.

L'intéressé bénéficie pendant la durée de la suspension, de son salaire minimum mensuel garanti.

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

Article 167 :

L'intéressé peut récuser les membres du conseil de discipline dans les conditions prévues par la réglementation nationale en vigueur. Il peut également se faire assister par un conseil de son choix.

TITRE II : MEMBRE D'EQUIPAGE PROFESSIONNEL

Chapitre I : Catégories de membre d'équipage professionnel

Article 168 :

La qualité de membre d'équipage 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 :

- les fonctions de membre d'équipage de conduite, notamment le commandement et la conduite des aéronefs ;
- les fonctions de membres d'équipage de cabine ;
- les services à bord afférents aux moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la marche et à la navigation de l'aéronef ;
- le service à bord afférent aux 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.

13 septembre 2013

Article 169 :

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

Cette autorisation fait l'objet, dans chaque cas particulier, d'une décision de l'administration de l'aviation civile de chaque Etat membre prise conformément aux lois et règlements relatifs au contrôle du séjour et de l'emploi.

La délivrance des licences à tout membre d'équipage professionnel donne lieu au versement de redevances dont les modalités d'établissement et de perception ainsi que le montant sont fixés par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Les conditions de délivrance de ces licences sont également fixées par règlement d'exécution du présent code.

Article 170:

Le membre d'équipage professionnel de l'aéronautique civile appartient à l'une ou plusieurs des trois (3) catégories suivantes :

- essais et réceptions ;
- transport aérien ;
- travail aérien.

Article 171 :

La classification des membres d'équipage professionnel de l'aéronautique civile est établie, par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Nul ne peut faire partie des membres d'équipage professionnel de l'aéronautique civile s'il n'est inscrit sur un registre aéronautique. Ledit registre est tenu par l'administration de l'aviation civile.

Article 172 :

Pour être inscrit sur un des registres, le candidat doit être titulaire d'une licence en état de validité correspondant au registre considéré.

Les règles applicables à l'établissement et à la tenue de ces registres sont fixées par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

13 septembre 2013

Article 173 :

L'inscription au registre de membres d'équipage professionnels de l'aéronautique civile est soumise aux conditions préalables suivantes :

1. être ressortissant d'un Etat membre ;
2. être titulaire de licences en état de validité;
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 par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Chapitre II : Commandant de bord et équipage

Article 174 :

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.

Article 175 :

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 par règlement d'exécution du présent code.

Cet équipage est déterminé par l'exploitant en conformité avec les règlements en vigueur. La liste nominative de l'équipage est dressée par l'exploitant avant chaque vol.

Article 176 :

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.

13 septembre 2013

Article 177 :

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.

Article 178 :

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.

Il assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission.

Article 179 :

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.

13 septembre 2013

Chapitre III : Conditions de travail des membres d'équipage professionnel

Article 180 :

Par dérogation aux articles 181 à 191 du présent code, dans chaque Etat membre, la réglementation nationale en matière sociale est applicable aux conditions de travail des membres d'équipage professionnel.

Article 181 :

L'engagement d'un membre d'équipage professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit. Ce contrat précise, entre autres :

1. le salaire minimum mensuel garanti ;
2. l'indemnité de licenciement qui sera allouée, conformément au code du travail de chaque Etat membre ;
3. les conditions dans lesquelles le contrat est résilié en cas de maladie, d'invalidité ou de 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 mensuel demandé aux membres d'équipage doit rester égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux membres d'équipage de l'entreprise considérée ;
6. les conditions d'expatriation des membres d'équipage.

Article 182 :

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

13 septembre 2013

Article 183 :

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.

Article 184 :

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.

Article 185 :

Aucun membre d'équipage 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.

Article 186 :

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 pour quelque cause que ce soit, l'équipement, les instruments et autres objets appartenant aux membres d'équipage 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.

Article 187 :

Les conditions de travail des membres d'équipage professionnel sont fixées par la réglementation nationale de chaque Etat membre, conformément aux dispositions de la Convention de Chicago et de ses Annexes en la matière.

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 période de repos sur différents types et catégories d'aéronefs, ainsi que

13 septembre 2013

des dispositions pénales pour sanctionner toute infraction à ces dispositions tant au niveau des membres d'équipage que de l'employeur.

Article 188 :

L'employeur est tenu de souscrire une police d'assurance couvrant les risques professionnels pour les membres d'équipage.

Article 189 :

En cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies non imputables au service d'un membre d'équipage 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 membre d'équipage 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 (3) mois suivants ;
- la moitié de ce salaire pendant les trois (3) mois suivants cette première période.

Article 190 :

En cas d'incapacité de travail résultant d'un accident de travail ou d'une maladie imputable au service d'un membre d'équipage 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 (3) mois suivants ;
- le salaire minimum garanti pendant les trois (3) mois suivant cette première période, jusqu'à la reprise de ses fonctions de membre d'équipage ou jusqu'à décision du conseil médical ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite.

Article 191 :

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

13 septembre 2013

TITRE III : MEMBRE D'EQUIPAGE NON PROFESSIONNEL

Article 192 :

La qualité de membre d'équipage non professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes s'adonnant à titre gratuit et occasionnel aux activités liées à la navigation aérienne quelles qu'en soient les raisons.

Le membre d'équipage non professionnel exerce toutes les activités définies à l'article 168 sur tout avion transportant ou non des passagers et qui n'est pas exploité contre rémunération.

Article 193 :

Le membre d'équipage non professionnel doit être muni de licence requise pour l'exercice de ses fonctions. La délivrance de licence au membre d'équipage non professionnel donne lieu au versement de redevances dont les modalités d'établissement et de perception ainsi que le montant sont fixés par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Les conditions de délivrance de ces licences sont fixées par règlement d'exécution du présent code.

TITRE IV : AUTRES PERSONNELS AERONAUTIQUES

Article 194 :

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.

Article 195 :

Dans chaque Etat membre est créé un corps du personnel aéronautique non navigant dont les modalités de classement statutaire, d'organisation et de fonctionnement sont fixées par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Article 196 :

L'exercice des emplois ci-après est subordonné à la détention d'une licence assortie de qualification :

13 septembre 2013

1. contrôleur de la circulation aérienne ;
2. agent technique d'exploitation ;
3. mécanicien ou technicien d'entretien d'aéronef ;
4. opérateur radio de station aéronautique ;
5. personnel de météorologie aéronautique ;
6. tout emploi pour lequel un Etat membre exige la détention d'une licence ;
7. tout nouvel emploi exigeant une licence.

La délivrance des licences au personnel aéronautique autre que membre d'équipage donne lieu au versement de redevances dont les modalités d'établissement et de perception ainsi que le montant sont fixés par chaque Etat membre.

Les conditions de délivrance de ces licences sont également fixées par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

TITRE V : FORMATION AERONAUTIQUE

Article 197 :

La formation aéronautique doit être assurée dans les organismes de formation agréés ou reconnus par l'administration de l'aviation civile des Etats membres.

Article 198 :

Les aéroclubs sont des associations de sport aérien. Elles se créent et fonctionnent conformément à la réglementation nationale en vigueur dans chaque Etat membre.

Le fonctionnement des aéro-clubs est soumis à l'approbation préalable de l'administration de l'aviation civile dans les conditions fixées par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Les aéro-clubs doivent dispenser leurs différentes formations conformément à la réglementation en vigueur.

Article 199 :

Chaque Etat membre est responsable des questions concernant :

- l'accès aux métiers de l'aviation civile ;
- la promotion et l'instruction aéronautique de la jeunesse ;
- la formation, l'entraînement et le perfectionnement du personnel aéronautique de l'aviation générale et le vol sans moteur.

Il est en outre compétent pour exercer les pouvoirs de tutelle sur les organismes privés dont l'activité intéresse l'aviation légère et sportive.

13 septembre 2013

Article 200 :

Les Etats membres encouragent et suscitent des vocations pour les métiers de membre d'équipage professionnel chez les jeunes en mettant en œuvre une politique d'aides et de subventions.

Chaque Etat membre met en place à cet effet une subvention.

Ces aides et subventions sont accordées aux jeunes et aux aéroclubs pour la formation aéronautique dans des conditions fixées par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

TITRE VI : DISPOSITIONS RELATIVES A LA REPRESSION DES INFRACTIONS

Article 201 :

Encourt une sanction pénale toute personne qui aura exercé un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications de l'aéronautique civile en infraction aux dispositions du présent titre.

Sera passible de la même sanction, le responsable de toute entreprise qui aura confié un de ces emplois à une personne ne remplissant pas les conditions exigées par le présent code et ses textes d'application.

13 septembre 2013

LIVRE VI : TRANSPORT AERIEN

13 septembre 2013

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 202 :

Les conditions d'exécution du transport aérien, commercial et non commercial, sont fixées par la réglementation nationale de chaque Etat membre sans préjudice des dispositions communautaires en la matière.

Article 203 :

Toute activité de travail aérien est soumise à autorisation préalable de l'administration de l'aviation civile dans des conditions fixées par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Article 204 :

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 par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

TITRE II : ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN

Chapitre I: Transporteurs communautaires

Article 205 :

L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'un agrément de transporteur aérien délivré par l'autorité de l'aviation civile et d'un permis d'exploitation aérienne délivré par l'administration de l'aviation civile, conformément aux dispositions de la réglementation communautaire en vigueur relative à l'agrément du transporteur aérien au sein de l'UEMOA et du règlement d'exécution du présent code.

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 de l'administration de l'aviation civile, dans le respect des dispositions de la réglementation communautaire et de la Décision de Yamoussoukro.

13 septembre 2013

Article 206 :

Sous réserve des dispositions communautaires, les agréments de transporteurs aériens sont délivrés, suspendus ou retirés par l'administration de l'aviation civile des Etats membres.

Article 207 :

Les entreprises de transport aérien autorisées au titre de l'article 205 ci-dessus communiquent à l'administration de l'aviation civile suivant les délais fixés par la réglementation 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.

Article 208 :

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

Article 209 :

Les autorisations d'exploiter des services aériens mentionnés à l'article 205 sont délivrées, suspendues et retirées par l'administration de l'aviation civile.

L'autorisation d'utiliser un aéronef immatriculé dans un Etat tiers est délivrée par l'administration de l'aviation 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.

Article 210 :

Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique et à la supervision de la sécurité de l'exploitation aérienne, exercés par l'administration de l'aviation civile en vue d'assurer la sécurité aérienne dans des conditions fixées par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

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

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

13 septembre 2013

Article 211 :

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'administration de l'aviation civile.

Chapitre II : Transporteurs des Etats tiers

Article 212 :

L'ouverture et l'exploitation par des entreprises de transport des Etats tiers de lignes internationales de transport aérien en provenance ou à destination d'un Etat membre sont subordonnées à la délivrance d'une autorisation d'exploitation par l'administration de l'aviation civile de cet Etat conformément au règlement d'exécution du présent code.

Article 213 :

Les dispositions des articles 205, 208, 210 et 211 du présent code sont applicables aux transporteurs aériens des Etats tiers.

Article 214 :

Les tarifs, programmes, horaires 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 déposés à l'administration de l'aviation civile, conformément à la réglementation communautaire relative aux tarifs de passagers, de fret et poste applicable au service aérien, aux conditions d'accès des transporteurs aériens de l'UEMOA aux liaisons aériennes intra-communautaires et aux dispositions communautaires fixant les règles communes pour l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union.

Article 215 :

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.

En cas de dérogation, l'Etat membre concerné informe la Commission de l'UEMOA.

13 septembre 2013

TITRE III : CONTRATS DE TRANSPORT

Chapitre I : Contrat de transport de personnes

Article 216 :

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.

Article 217 :

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.

Un règlement spécifique du Conseil des Ministres détermine les règles applicables en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.

Article 218 :

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

Article 219 :

Toute action en responsabilité relative au contrat de transport de personnes est prescrite si elle n'a été intentée dans un délai de deux (2) 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.

Article 220 :

Le transporteur aérien assure une indemnisation équitable fondée sur le principe de la réparation aux usagers du transporteur aérien en cas d'accident conformément à la réglementation communautaire relative à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

13 septembre 2013

Article 221 :

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

Article 222 :

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 II : Contrat de transport de marchandises

Article 223 :

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.

Article 224 :

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.

Article 225 :

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.

13 septembre 2013

Article 226 :

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.

Article 227 :

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.

Article 228 :

L'action en responsabilité contre le transporteur de marchandises et de bagages doit être intentée, sous peine de déchéance, dans les deux (2) ans à compter du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination ou de l'arrêt du transport aérien.

Article 229 :

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.

Article 230 :

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.

Article 231 :

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 III : Relations entre transporteurs

Article 232 :

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

13 septembre 2013

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.

Article 233 :

A l'égard des ayants droit 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.

Chapitre IV : Dispositions relatives à la répression des infractions

Article 234 :

Au cas où une entreprise de transport aérien contreviendrait à la réglementation en vigueur, notamment aux dispositions du présent livre, l'administration de l'aviation civile pourra prononcer, pour tout ou partie des activités exercées, la suspension ou le retrait des agréments ou autorisations accordées.

Article 235 :

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'administration de l'aviation civile sur la base maximale de trois cent mille (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'aéronef pourra être mis sous séquestre à la demande de l'administration de l'aviation civile.

TITRE IV : AFFRETEMENT ET LOCATION D'AERONEFS

Article 236 :

L'affrètement, la location et le crédit-bail (leasing) constituent des formes légales d'exploitation d'aéronef dont les modalités sont fixées par règlement d'exécution du présent code.

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

13 septembre 2013

**TITRE V : DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRACTIONS A LA
REGLEMENTATION DOUANIERE**

Article 237 :

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 à la sécurité de l'aéronef, sont passibles des sanctions 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.

13 septembre 2013

LIVRE VII : SECURITE ET SURETE DE L'AVIATION CIVILE

13 septembre 2013

TITRE I : SECURITE

Chapitre I : Programme national de sécurité de l'aviation civile

Article 238 :

L'administration de l'aviation civile de chaque Etat membre met en place un Programme national de sécurité de l'aviation civile (PNS) pour gérer la sécurité sur le territoire de l'Etat, en vue de réaliser un niveau acceptable de performance de sécurité de l'aviation civile.

Chapitre II : Systèmes de gestion de la sécurité

Article 239 :

Le PNS fixe le cadre réglementaire pour la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) par les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance agréés, les fournisseurs de services de la circulation aérienne, les prestataires de services en escale, les exploitants d'aérodromes, les sociétés d'avitaillement en carburant et les organismes de formation aéronautique présentant un risque de sécurité conformément aux dispositions de la Convention de Chicago et de ses Annexes .

Un règlement d'exécution du présent code définit les exigences relatives à la gestion de la sécurité de l'aviation civile.

TITRE II : SURETE

Chapitre I : Autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation civile

Article 240 :

La sûreté de l'aviation civile dans les Etats membres est régie par les dispositions du présent titre sans préjudice des dispositions communautaires relatives à la sûreté de l'aviation civile au sein des Etats membres de l'UEMOA.

13 septembre 2013

Article 241 :

La sûreté de l'aviation civile est une prérogative exclusive de l'Etat. A ce titre, chaque Etat membre notifie à l'OACI et à la Commission de l'UEMOA la désignation de l'administration de l'aviation civile comme « autorité compétente » chargée de l'exercice de cette prérogative.

Article 242 :

L'administration de l'aviation civile de chaque Etat membre coordonne d'une part, la politique nationale en matière de sûreté et d'autre part, élabore la réglementation nationale conformément à la Convention de Chicago et ses Annexes et à la réglementation communautaire et en contrôle la conformité de la mise en œuvre.

Article 243 :

L'administration de l'aviation civile de chaque Etat membre veille à l'intégration dans la réglementation nationale des dispositions des différentes conventions et protocoles de l'OACI leur permettant de réprimer les actes d'intervention illicite.

L'administration de l'aviation 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'administration de l'aviation civile impose 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.

Chapitre II : Programme national de sûreté de l'aviation civile

Article 244 :

L'administration de l'aviation civile de chaque Etat membre élabore un programme national de sûreté de l'aviation civile, un programme national de contrôle de la qualité, un programme de formation et un plan de gestion de crise en sûreté conformes aux dispositions de la réglementation communautaire et en contrôle la mise en œuvre.

Elle exige de tous les intervenants à la sûreté qu'ils élaborent et soumettent à son approbation leurs programmes respectifs de sûreté, de contrôle interne de la qualité, de formation ainsi que leurs plans respectifs de contingence conformes aux dispositions de la réglementation nationale de chaque Etat membre.

13 septembre 2013

Article 245 :

La circulation des personnes et des véhicules dans les zones aéroportuaires est régie par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

Article 246 :

Chaque Etat membre prend les mesures nécessaires pour qu'un personnel formé et agréé ou certifié soit déployé sur les aéroports internationaux. Ce personnel est chargé de mettre en œuvre les pratiques et procédures de sûreté.

Article 247 :

Le personnel ci-dessus visé, déployé sur les aéroports procède à la visite des personnes, des bagages, du fret, de la poste, des fournitures de restauration et de tout article devant embarquer à bord des aéronefs aussi bien pour les services aériens domestiques que pour les services aériens internationaux.

Il procède au contrôle et à la protection des installations aéroportuaires, des aéronefs en stationnement, des personnes et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones et dépendances aéroportuaires à accès réglementé.

Article 248 :

L'administration de l'aviation civile édicte la réglementation 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.

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

Article 249 :

L'administration de l'aviation civile exige des exploitants d'aéroports et d'aéronefs, des entreprises, des organismes et des prestataires de services qu'ils mettent en œuvre des procédures et pratiques de sûreté, contenues dans leur programme respectif de sûreté conformément aux exigences définies par le programme national de sûreté.

13 septembre 2013

Article 250 :

Chaque Etat membre prend les dispositions nécessaires, lui permettant de financer la réalisation des objectifs prévus dans son programme national de sûreté.

A ce titre, il institue une redevance de sûreté de l'aviation dont les taux et modalités sont fixés par la réglementation nationale.

Article 251 :

Chaque Etat membre met en place des procédures de planification d'urgence basées sur l'évaluation de la menace, lui permettant de mettre en œuvre des mesures préventives et de faire face aux situations d'urgence.

Article 252 :

Les Etats membres s'accordent mutuellement assistance et appui dans le maintien d'un niveau approprié de sûreté de l'aviation civile, notamment, en partageant dans la mesure du possible les renseignements sur les menaces contre les intérêts des autres Etats et en échangeant des renseignements concernant leurs programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile.

Chapitre III : Dispositions relatives à la répression des infractions

Article 253 :

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

Article 254 :

Pour la répression des actes d'intervention illicite prévue dans les conventions et protocoles de l'OACI, et de toute autre organisation auxquelles l'Etat membre est partie, est compétent le tribunal de :

- l'Etat dont l'auteur est ressortissant ;
- l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ;
- l'Etat du lieu d'atterrissage de l'aéronef ;
- l'Etat du lieu d'arrestation de l'auteur présumé ;
- l'Etat du lieu de résidence de l'auteur présumé ;
- l'Etat du lieu de l'infraction.

Les infractions aux règles de la circulation des personnes, des objets transportés et des véhicules, les mises en demeure de corrections de non conformités non suivies

13 septembre 2013

d'effet et toute infraction à la réglementation nationale doivent également être réprimées conformément aux dispositions réglementaires de chaque Etat membre.

TITRE III : SUPERVISION ET CONTROLE

Chapitre I: Domaines couverts

Article 255 :

L'administration de l'aviation civile est chargée de mener les inspections et les audits nécessaires au maintien de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, conformément aux dispositions de la Convention de Chicago et de ses Annexes.

Article 256 :

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

Les domaines d'inspection et d'audit couverts sont notamment :

- les licences du personnel ;
- les organismes de formation aéronautique ;
- la navigabilité des aéronefs;
- les opérations aériennes ;
- les aérodromes et aides au sol ;
- les services de navigation aérienne ;
- les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ;
- la sûreté.

Les critères de désignation, les missions, les qualifications requises, les délégations et la responsabilité du personnel chargé des inspections sont définies, par la réglementation nationale de chaque Etat membre, conformément aux exigences de l'OACI.

Article 257:

L'administration de l'aviation civile peut procéder à des inspections de tout aéronef, installations et services se trouvant sur un aérodrome pour s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de sûreté qui lui sont applicables, qu'elles soient nationales, communautaires ou prises en application de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

13 septembre 2013

A cet effet, il est institué au sein de chaque administration de l'aviation civile un corps d'inspecteurs de l'aviation civile qui a pour mission de remplir les obligations de l'Etat en matière de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile. Ils sont habilités à constater les infractions au présent Code et à ses Règlements d'application.

Dans le cadre de la délégation prévue à l'article 10 du présent Code, l'administration de l'aviation civile peut habiliter le personnel des fournisseurs de services de la navigation aérienne à procéder à la constatation des infractions liées à la circulation aérienne.

Les inspecteurs de l'aviation civile nommés doivent, avant d'entrer en fonction, prêter serment devant la juridiction compétente de l'Etat membre dont ils relèvent.

Ils peuvent requérir en cas de besoin l'assistance de la force publique dans l'exercice de leurs fonctions.

Il est établi au profit des inspecteurs de l'aviation civile un document officiel d'identité nommé carte d'inspecteur de l'aviation civile.

Chaque Etat membre assure la protection des inspecteurs de l'aviation civile contre les menaces et outrages de quelque nature que ce soit dont ils peuvent faire l'objet dans l'exercice de leur fonction. L'Etat doit réparer le préjudice qui en résulte.

Chapitre II : Prérogatives attachées à la fonction d'inspecteur

Article 258 :

Sur présentation de leur carte d'inspecteur de l'aviation civile, les inspecteurs de l'aviation civile ont accès à tout moment et sans restriction aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel et aux installations où s'exercent les activités contrôlées. Ils ont également accès aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs, mentionnés à l'article précédent, présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes, l'inspecteur de l'aviation civile peut :

- a) prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;
- b) en cas de risque immédiat :
 - ordonner l'interdiction totale ou partielle de l'exercice des privilèges d'une licence, d'un certificat ou d'un document aéronautique ;
 - procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité.

13 septembre 2013

**LIVRE VIII : ENQUETES TECHNIQUES SUR LES ACCIDENTS ET
INCIDENTS D'AVIATION**

13 septembre 2013

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre I : Objet de l'enquête technique

Article 259 :

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 la réglementation communautaire relative aux principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents de l'aviation civile au sein de l'UEMOA.

Article 260 :

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

L'enquête réalisée conformément aux dispositions du présent Livre sera distincte de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités.

Chaque Etat membre prend les dispositions nécessaires pour l'indépendance vis-à-vis des autorités judiciaires, de l'entité chargée des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, sans préjudice de l'action judiciaire ou administrative.

Article 261 :

Les enquêtes techniques sur les accidents et incidents graves d'aviation sont conduites par un organisme indépendant placé sous la tutelle du Ministre chargé de l'aviation civile conformément au Règlement d'exécution du présent Code.

Chapitre II: Ouverture d'une enquête technique

Article 262 :

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

13 septembre 2013

TITRE II : ENTITE D'ENQUETE TECHNIQUE

Chapitre I : Mise en place de l'entité d'enquête technique

Article 263 :

Chaque Etat membre met en place une entité technique indépendante, dotée de moyens adéquats, chargée de mener les enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents d'aviation.

Cette entité relevant du Ministre chargé de l'aviation civile, est composée d'experts et de spécialistes en matière aéronautique et d'accident d'aviation.

Chaque Etat membre peut déléguer tout ou partie de la conduite d'une enquête technique à un autre Etat ou à un organisme tiers.

Chapitre II : Notification d'accident ou incident

Article 264 :

Chaque Etat membre doit prendre les dispositions nécessaires pour la notification immédiate de tout accident ou incident survenu sur son territoire conformément à la réglementation en vigueur.

Article 265 :

En cas d'occurrence, l'entité technique indépendante doit nommer un enquêteur désigné chargé de la conduite de l'enquête. Il doit avoir un accès libre et sans restriction à l'épave et à tous les éléments pertinents notamment les enregistreurs de bord et les dossiers des services de la circulation aérienne et sur lesquels il exercera un contrôle total afin qu'il puisse procéder sans délai à leur examen.

En dehors des fautes professionnelles, les rapports volontaires d'accidents ou d'incidents d'aviation par des agents dans l'exercice de leurs fonctions, ne sont pas passibles de punition.

13 septembre 2013

TITRE III : ENQUETE TECHNIQUE

Chapitre I : Procédure d'enquête

Article 266 :

L'Etat fait procéder, par l'entité d'enquête technique, à toutes les investigations et enquêtes en vue de rechercher ou de constater les causes de cet accident ou incident conformément à la réglementation communautaire.

Cette entité d'enquête entend obligatoirement les représentants des entreprises intéressées ainsi que les membres d'équipage mis en cause.

Chapitre II : Financement des enquêtes

Article 267 :

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

Chapitre III : Dispositions relatives à la répression des infractions

Article 268 :

Encourt une sanction, toute personne qui, de par ses fonctions, est appelée à connaître d'un accident, et ne le porte pas à la connaissance des autorités administratives.

Article 269 :

Encourt une sanction, toute personne qui fait entrave à 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.

13 septembre 2013

Article 270 :

Les personnes morales peuvent être passibles de sanctions administratives des infractions définies au présent titre.

Les sanctions encourues par les personnes morales sont :

1. une amende ;
2. une ou plusieurs des sanctions suivantes :
 - interdiction d'exercer;
 - fermeture définitive ou temporaire 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.

13 septembre 2013

LIVRE IX : ENVIRONNEMENT

13 septembre 2013

TITRE I : REGLEMENTATION

Chapitre I : Etude d'impact environnemental

Article 271 :

Tout projet de construction ou de modification 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.

Chapitre II : Obligations des exploitants

Article 272 :

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 aéroports comprenant notamment l'élimination ou le recyclage des déchets et la lutte contre la pollution.

Article 273 :

Sauf dispositions communautaires en la matière, dans chaque Etat membre, l'administration de l'aviation civile prendra des dispositions pour régler les nuisances liées à l'activité aérienne, le risque animalier, la gestion des carburants, les huiles et eaux usées, le dépôt des déchets et l'occupation anarchique des sols au voisinage des aéroports.

TITRE II : COMITES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Chapitre I : Comité de contrôle

Article 274 :

A la demande de l'exploitant 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 par la réglementation nationale de chaque Etat membre.

13 septembre 2013

Article 275 :

Chaque Etat membre crée un comité de contrôle et de surveillance de la protection de l'environnement en milieu aéronautique conformément à sa réglementation nationale.

Chapitre II : Participation des riverains

Article 276 :

Chaque Etat membre organise et encourage la participation des populations riveraines des aéroports 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.

Article 277 :

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

13 septembre 2013

LIVRE X : ASSURANCES

13 septembre 2013

Chapitre I : Polices d'assurance

Article 278 :

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

Chapitre II : Contrôle et vérification

Article 279 :

L'administration de l'aviation civile de chaque Etat membre est chargée du contrôle et de la vérification de la validité des polices d'assurance des opérateurs et prestataires de services du transport aérien.

13 septembre 2013

LIVRE XI : DISPOSITIONS PARTICULIERES

13 septembre 2013

Article 280:

La délivrance d'un certificat à tout aéronef ou élément d'aéronef au sujet duquel il existe une norme internationale de navigabilité ou de performance et qui n'a pas satisfait sur un point quelconque à cette norme lors de l'établissement de son certificat de navigabilité, doit avoir sous forme d'annotation sur ledit certificat, ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronef s'écarterait de cette norme.

Tout aéroport qui ne satisfait pas une norme quelconque lors de l'établissement de son certificat, doit avoir sous forme d'annotation sur le certificat d'aéroport, ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéroport s'écarterait de cette norme.

Tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions.

Article 281 :

Aucun aéronef ou membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale sans l'autorisation de l'Etat ou des Etats sur le territoire desquels il pénètre. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'un élément certifié d'aéronef dans un Etat autre que celui où il a été certifié à l'origine, est laissé à la discrétion de l'Etat dans lequel cet aéronef ou élément est importé.

Article 282 :

Tout Etat membre ayant ratifié l'article 83^{bis} de la Convention de Chicago peut conclure des accords ou arrangements avec d'autres Etats conformément audit article. Tout accord ou arrangement de cette nature doit être enregistré à l'OACI et notifié à la Commission de l'UEMOA.

13 septembre 2013

LIVRE XII : DISPOSITIONS FINALES

13 septembre 2013

Article 283 :

Chaque Etat membre édicte des dispositions législatives et réglementaires relatives aux sanctions pénales encourues par les contrevenants aux dispositions du présent code.

Article 284 :

Chaque Etat membre communique à la Commission de l'UEMOA les notifications de différences effectuées à l'OACI, en application des dispositions de l'article 38 de la Convention de Chicago.

Article 285 :

Demeurent applicables les dispositions des législations nationales des Etats membres qui ne sont pas contraires au présent code.