BULLETIN OFFICIEL

COMMUNAUTE ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE DE L'AFRIQUE CENTRALE

RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN - RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE - RÉPUBLIQUE DU CONGO
RÉPUBLIQUE GABONAISE - RÉPUBLIQUE DE GUINÉE ÉQUATORIALE - RÉPUBLIQUE DU TCHAD

25 Septembre 2026 - NUMÉRO 02

CONSEIL DES MINISTRES DE L'UEAC

RÈGLEMENT

N°05/26-UEAC-066-CM-45

Portant adoption du Code de l'Aviation Civile des États membres de la CEMAC

Edition n° 03 - Révision 02

Septembre 2026

RÈGLEMENT N° 05/26-UEAC-066-CM-45
Portant adoption du Code de l'Aviation Civile des États membres de la CEMAC.

LE CONSEIL DES MINISTRES

Vu le Traité révisé de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) du 30 Janvier 2009 et ses textes subséquents ;

Vu la Convention régissant l'Union Economique de l'Afrique Centrale (UEAC) du 30 Janvier 2009 ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944 de Chicago et les textes subséquents ;

Vu le Traité relatif aux Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC) du 20 Janvier 2012 ;

Vu l'Acte additionnel 15/07/CEMAC-162-CCE-08 du 25 avril 2007 portant création d'une Agence de Supervision de la Sécurité en Afrique Centrale (ASSA-AC) ;

Vu l'Acte additionnel 06/CEMAC-204-CCE-11 du 25 juillet 2012 portant érection de l'ASSA-AC en Institution Spécialisée de l'UEAC ;

Vu le Règlement N°06/23-UEAC-204-CM-40 du 18 juin 2024, portant organisation et fonctionnement de l'Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale ;

Considérant le Protocole d'Accord sur la coopération en matière de supervision de la sécurité aérienne entre les Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation (AAMAC), la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) du 25 mai 2015 ;

Considérant que les États de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale sont tous membres de l'OACI et qu'ils portent en ce sens une responsabilité primaire en matière de sécurité de l'Aviation Civile ;

Considérant les dispositions pertinentes de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et du Manuel de Supervision de la Sécurité de l'OACI, et en particulier celles tenant à la mise en place et à la gestion d'un système régional de supervision de la sécurité aérienne ;

Réaffirmant la nécessité d'un développement sûr, ordonné et efficace de l'aviation civile des États susmentionnés, conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI, notamment en matière de supervision de la sécurité de l'aviation civile ;

Sur proposition de la Commission de la CEMAC ;

Après avis du Comité Inter États ;

En sa séance du 11 juin 2026 ;

ADOPTE

Le règlement dont la teneur suit :

Article 1er : Est adopté le Code de l'aviation civile des États membres de la CEMAC, annexé au présent Règlement et qui en fait partie intégrante.

Article 2 : Les dispositions du Code de l'aviation civile des États membres de la CEMAC sont mises en œuvre dans les conditions prévues par les règlements communautaires pris pour son application.

Les États membres prennent, en tant que de besoin, les mesures législatives, réglementaires et administratives nécessaires à son application effective.

Article 3 : Les États membres procèdent à l'adaptation de leurs dispositifs institutionnel, législatif et réglementaire afin de les rendre conformes aux dispositions du présent règlement et du Code annexé, au plus tard le 31 décembre 2026.

Ils informent la Commission de la CEMAC des mesures prises à cette fin.

Article 4 : Les États membres prennent les mesures nécessaires pour adapter ou, le cas échéant, dénoncer les accords bilatéraux conclus avec des États tiers dans les domaines régis par le présent règlement, dans un délai de trois (03) ans à compter de son entrée en vigueur.

Article 5 : Le présent règlement qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, notamment le règlement N°05/23-UEAC-066-CM-40, portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC entre vigueur et est applicable le vingtième jour suivant celui de sa publication au Bulletin officiel de la Communauté.

Brazzaville, le 24 septembre 2026

LE PRÉSIDENT

Ludovic NGATSÉ

Table des matières

TITRE PRELIMINAIRE : DISPOSITIONS GÉNÉRALES **2**

DOMAINE D'APPLICATION 9
EXERCICE DE LA SOUVERAINETÉ SUR L'ESPACE AÉRIEN 9
DÉFINITIONS 9

TITRE I - ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE **12**

CHAPITRE I.1 - ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE 12
Article I.1.1 - Organisation 12
Article I.1.2 - Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale 12
Article I.1.3 - Création, pouvoir et missions du groupe des inspecteurs de l'aviation civile de la communauté 12
Article I.1.4 - Désignation et Accréditations des inspecteurs de l'aviation civile de la Communauté 14
Article I.1.5 - Prestation de serment des inspecteurs de l'aviation civile de la Communauté 14
Article I.1.6 - Concours de la force publique 15
Article I.1.7 - Procès-verbaux 15
CHAPITRE I.2 - ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE AU NIVEAU NATIONAL 15
Section 1 - Ministre chargé de l'aviation civile *15*
Article I.2.1 - Attributions 15
Article I.2.2 - Directives et situation d'urgence 15
Article I.2.3 - Dérogation 15
Article I.2.4 - Délégation au Directeur Général de l'Autorité de l'aviation civile 16
Section 2 - Autorité de l'aviation civile *16*
Article I.2.5 - Dispositions générales 16
Article I.2.6 - Missions 16
Article I.2.7 - Autorité 16
Article I.2.8 - Obligation de renseignements 17
Article I.2.9 - Organisation 17
Article I.2.10 - Conseil d'administration 17
Article I.2.11 - Attributions du Conseil d'administration 17
Article I.2.12 - Direction Générale 17
Article I.2.13 - Gestion 17
Article I.2.14 - Pouvoirs techniques 18
Article I.2.15 - Pouvoirs techniques et voie hiérarchique 19
Article I.2.16 - Consigne, directive et instruction 19
Article I.2.16.1 - Consigne opérationnelle 19
Article I.2.16.2 - Consigne ou directive de navigabilité 19
Article I.2.16.3 - Instruction 19
Article I.2.17 - Délégation 19
Article I.2.18 - Ressources financières 19
Article I.2.19 - Conflit d'intérêts 20
Article I.2.20 - Obligation du secret professionnel 20
Section 3 - Inspecteurs de l'Autorité de l'aviation civile *20*
Article I.2.21 - Pouvoirs des inspecteurs 20
Article I.2.22 - Nomination, compétence et accréditations des inspecteurs 22
Article I.2.23 - Prestation de serment des inspecteurs 22
Article I.2.24 - Concours de la force publique 22
Article I.2.25 - Procès-verbaux 22
Section 4 - Agences et organisations communautaires, régionales et internationales *22*
Article I.2.26 - Collaboration 22

TITRE II - AÉRONEFS **22**

CHAPITRE II.1 - IMMATRICULATION DES AÉRONEFS 22
Article II.1.1 - Obligation d'immatriculation 22
Article II.1.2 - Registre d'immatriculation 23
Article II.1.3 - Cession de propriété 23
Article II.1.4 - Aéronefs concernés 23
Article II.1.5 - Publications 23
Article II.1.6 - Importation 23
Article II.1.7 - Immatriculation des aéronefs importés 23
Article II.1.8 - Modification et radiation 23
Article II.1.9 - Radiation d'office 23
Article II.1.10 - Modalité d'immatriculation et de radiation 23

Article II.1.11 - Aéronef d'origine étrangère 23
Article II.1.12 - Certificat d'immatriculation 23
CHAPITRE II.2 - MARQUES DES AÉRONEFS 24
Article II.2.1 - Marques de nationalité et d'immatriculation 24
CHAPITRE II.3 - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES AÉRONEFS 24
Article II.3.1 - Certificat de navigabilité et certificat de transporteur aérien 24
Article II.3.2 - Équipement radio des aéronefs 24
Article II.3.3 - Appareils photographiques 24
Article II.3.4 - Contrôle technique des aéronefs et des entreprises de transport aérien 24
Article II.3.5 - Vols spéciaux et permis de vol 25
Article II.3.6 - Exemptions 25
Article II.3.7 - Conception et production aéronautique 25
Article II.3.8 - Reconnaissance des normes de navigabilité existantes 25
Article II.3.9 - Réparation, entretien, modification, contrôle 25
Article II.3.10 - Contrôle 25
Article II.3.11 - Consignes, directives et bulletins de service 25
Article II.3.12 - Responsabilité 26
CHAPITRE II.4 - AÉRONEFS VISÉS PAR UN ACCORD DE TRANSFERT DE FONCTIONS ET D'OBLIGATIONS CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 83 BIS DE LA CONVENTION DE CHICAGO 26
Article II.4.1 - Champ d'application 26
Article II.4.2 - Transfert de certaines fonctions et obligations 26
CHAPITRE II.5 - PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT 26
Article II.5.1 - Aviation civile 26
Article II.5.2 - Aéronefs - Certificats Acoustique 26
CHAÏTRE II.6 - MARCHANDISES DANGEREUSES 27
Article II.6.1 - Dispositions générales 27
Article II.6.2 - Restrictions relatives à la cargaison 27
Article II.6.3 - Formation 27
CHAPITRE II.7 - PROPRIÉTÉ, HYPOTHÈQUES, PRIVILÈGES, GARANTIES ET SAISIE 27
Article II.7.1 - Statut juridique des aéronefs 27
Article II.7.2 - Modalités 27
Section 1 - Privilèges *27*
Article II.7.3 - Créances privilégiées 27
Article II.7.4 - Durée des privilèges 27
Article II.7.5 - Ordre des créances privilégiées 27
Article II.7.6 - Autres privilèges 28
Section 2 - Hypothèques *28*
Article II.7.7 - Hypothèque sur un aéronef 28
Article II.7.8 - Extension de l'hypothèque aux pièces de rechange 28
Article II.7.9 - Acte d'hypothèque 28
Article II.7.10 - Droits des créanciers 28
Article II.7.11 - Perte ou avarie d'un aéronef hypothéqué 28
Article II.7.12 - Inscription de l'hypothèque 28
Article II.7.13 - Durée de l'hypothèque 29
Article II.7.14 - Intérêts 29
Article II.7.15 - Rang des hypothèques 29
Article II.7.16 - Levée de l'hypothèque 29
Article II.7.17 - Radiation et transfert d'immatriculation d'un aéronef hypothéqué 29
Section 3 - Saisies conservatoires et exécutoires des aéronefs civils *29*
Article II.7.18 - Disposition générale 29
Article II.7.19 - Saisie conservatoire 29
Article II.7.20 - Immobilisation de l'aéronef 29
Article II.7.21 - Procédure de saisie conservatoire 29
Article II.7.22 - Mainlevée 29
Article II.7.23 - Saisie-exécution 29
Article II.7.24 - Procédure de saisie exécution 30
Article II.7.25 - Commandement de payer 30
Article II.7.26 - Immobilisation d'un aéronef saisi 30
Article II.7.27 - Inscription au registre d'immatriculation 30
Article II.7.28 - Reconnaissance internationale des droits sur aéronef 30
Section 4 - Droit de rétention *30*
Article II.7.29 - Champ d'application 30
Article II.7.30 - Levée du droit de rétention 30
Section 5 - Mise sous séquestre *30*
Article II.7.31 - Champ d'application 30
Section 6 - Droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle *31*
Article II.7.32 - Exemption de saisie en cas de contestation sur les brevets 31

Section 7 - Garanties internationales sur des matériels d'équipement aéronautiques *31*
Article II.7.33 - Application 31
Article II.7.34 - Interprétation 31
Article II.7.36 - Ministre compétent 31
Article II.7.37 - Texte pris pour son application 31

TITRE II.1 - NAVIGATION AÉRIENNE **31**

CHAPITRE III.1 - RÈGLES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE 31
Article III.1.1 - Obligation 31
Article III.1.2 - Usage indu de l'aviation civile 31
Article III.1.3 - Interception des aéronefs civils 31
Article III.1.4 - Emploi des armes 32
Article III.1.5 - Respect des ordres d'interception 32
CHAPITRE III.2 - CIRCULATION DES AÉRONEFS 32
Article III.2.1 - Droit de circulation 32
Article III.2.2 - Aéronefs civils et aéronefs d'Etat 32
Article III.2.3 - Aéronefs sans pilote à bord 32
Article III.2.4 - Application des lois et règlements 32
Article III.2.5 - Règles de l'air 32
Article III.2.6 - Aéronef immatriculé dans un État membre 32
Article III.2.7 - Aéronef de nationalité étrangère 32
Article III.2.8 - Règles 32
Article III.2.9 - Zones à statut particulier 33
Article III.2.10 - Voltige 33
Article III.2.11 - Conduite négligente 33
Article III.2.12 - Documents de bord, entrée, circulation et sortie 33
CHAPITRE III.3 - SURVOL ET ATTERRISSAGE 34
Article III.3.1 - Survol et atterrissage 34
CHAPITRE III.4 - SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE 34
Article III.4.1 - Fourniture des services de la navigation aérienne 34
Article III.4.2 - Services de la circulation aérienne 34
Article III.4.3 - Informations aéronautiques et avis aux navigateurs aériens 35
Article III.4.4 - Télécommunications aéronautiques 35
Article III.4.5 - Assistance météorologique à la navigation aérienne 35
Article III.4.6 : Installation des services de la navigation aérienne et système normalisé 36

TITRE IV - AERODROMES **36**

CHAPITRE IV.1 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES 36
Article IV.1.1 - Catégories 36
Article IV.1.2 - Obligation 36
Article IV.1.3 - Création, ouverture et fermeture 36
Article IV.1.4 - Création, ouverture et exploitation par une personne autre que l'État 36
Article IV.1.5 - Certification des aéroports 36
Article IV.1.6 - Assurance des aérodromes 36
Article IV.1.7 - Dégradations ou travaux pouvant porter atteinte à la sécurité 37
Article IV.1.8 - Dispositions sanitaires 37
Article IV.1.9 - Services d'assistance en escale 37
Article IV.1.10 Utilisation compatible des terrains situés dans le voisinage des aérodromes 37
Article IV.1.11 Lutte contre le risque d'impacts d'animaux 37
CHAPITRE IV.2 - AÉRODROMES OUVERTS À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE 37
Article IV.2.1 - Classification 37
Article IV.2.2 - Restrictions 37
Article IV.2.3 - Conception, construction, exploitation et entretien 37
Article IV.2.4 - Concession 37
Article IV.2.5 - Contrôle 37
Article IV.2.6 - Aérodromes utilisés pour les vols internationaux 38
CHAPITRE IV.3 - AÉRODROMES NON OUVERTS À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE 38
Article IV.3.1 - Installation 38
Article IV.3.2 - Exploitation 38
CHAPITRE IV.4 - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES 38
Article IV.4.1 - Définition et portée 38
Article IV.4.2 - Installations concernées 38
Article IV.4.3 - Servitudes aéronautiques de dégagement 38
Article IV.4.4 - Servitudes aéronautiques de balisage 38
Article IV.4.5 - Installations soumises à autorisation spéciale 38
Article IV.4.6 - Enlèvement ou modification 39
CHAPITRE IV.5 - POLICE DES AÉRODROMES 39

Article IV.5.1 - Dispositions générales 39

TITRE V - SÛRETÉ ET FACILITATION **39**

CHAPITRE V.1 - ORGANISATION 39
Article V.1.1 - Organisation nationale de la sûreté de l'aviation civile 39
Article V.1.2 - Le Comité national de sûreté de l'aviation civile 39
Article V.1.3 - Programme national de sûreté de l'aviation civile 39
Article V.1.4 - Politique nationale de formation de sûreté de l'aviation civile 39
Article V.1.5 - Autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation civile 39
Article V.1.6 - Programme national de contrôle de la qualité 39
Article V.1.7 - Approbation des programmes de sûreté et de formation 39
Article V.1.8 - Organisation nationale de la facilitation du transport aérien 39
Article V.1.9 - Le Comité national de facilitation du transport aérien 39
Article V.1.10 - Programme national de facilitation du transport aérien 39
Article V.1.11 - Autorité compétente en matière de facilitation du transport aérien 39
Article V.1.12 - Mise en œuvre et application des programmes nationaux 39
CHAPITRE V.2 - AÉRODROMES ET INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE 40
Article V.2.1 - Zones réservées 40
Article V.2.2 - Expulsion 40
Article V.2.3 - Comité de sûreté de l'aéroport 40
Article V.2.4 - Comité de facilitation de l'aéroport 40
Article V.2.5 - Contrôle de sûreté 40
CHAPITRE V.3 - SÛRETE DU TRANSPORT PUBLIC 40
Article V.3.1 - Programme de sûreté, de contrôle de la qualité et de formation 40
Article V.3.2 - Responsabilité du transporteur 41
Article V.3.3 - Actes d'intervention illicite et responsabilité 41
Article V.3.4 - Sûreté du fret et des colis postaux 41

TITRE VI - GESTION DE LA SÉCURITÉ PROGRAMME ET PLAN DE SÉCURITÉ **41**

CHAPITRE VI.1 - PROGRAMME ET PLAN DE SÉCURITÉ. 41
Article VI.1.1. - Obligation 41
Article VI.1.2. - Ressources et financement du PNS 41
Article VI.1.3. - Données et informations de sécurité de l'aviation civile 41
CHAPITRE VI.2 - SYSTÈME DE GESTION DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE 41
Article VI.2.1 - Supervision 41
Article VI.2.2 - Pouvoirs de l'Autorité de l'aviation civile 42

TITRE VII - TRANSPORT AÉRIEN PUBLIC **42**

CHAPITRE VII.1 - DROITS DE TRAFIC ET AUTORISATION D'EXPLOITATION 42
Article VII.1.1 - Licence d'exploitation et certificat de transporteur aérien 42
Article VII.1.2 - Autorisation d'exploitation 42
Article VII.1.3 - Cession d'exploitation 42
Article VII.1.4 - Contrôle 42
Article VII.1.5 - Libre concurrence 42
Article VII.1.6 - Réquisition 42
Article VII.1.7 - Itinéraires 42
Article VII.1.8 - Aéronefs utilisés 42
Article VII.1.9 - Transport de courrier et colis postaux 43
CHAPITRE VII.2 - CONTRAT DE TRANSPORT DE PERSONNES, BAGAGES ET MARCHANDISES 43
Article VII.2.1 - Contrat de transport - généralités 43
Article VII.2.2 - Conventions internationales applicables 43
Section 1 - Transport domestique, transport intérieur et transport international soumis à la Convention de Montréal du 28 mai 1999 ..... *43*
Article VII.2.3 - Champ d'application 43
Sous-section 1 - Titre de transport et lettre de transport *43*
Article VII.2.4 - Contrat de transport de passagers 43
Article VII.2.5 - Contrat de transport de marchandises 43
Sous-section 2 - Responsabilité *44*
Article VII.2.6 - Dommages aux passagers 44
Article VII.2.7 - Dommages pour retard 44
Article VII.2.8 - Dommages au passager pour retard 44
Article VII.2.9 - Dommages aux bagages 44
Article VII.2.10 - Limite de responsabilité 45
Article VII.2.11 - Dommages aux marchandises 45
Article VII.2.12 - Révision des limites en raison de l'inflation 45
Sous-section 3 - Exonération *45*

Article VII.2.13 - Dispositions générales 45
Article VII.2.14 - Stipulation ou absence de limites 45
Article VII.2.15 - Transport de marchandises 45
Sous-section 4 - Action en responsabilité *46*
Article VII.2.16 - Transporteurs successifs 46
Article VII.2.17 – Délais de protestation 46
Article VII.2.18 - Délais de recours 46
Article VII.2.19 - Juridictions compétentes 46
Article VII.2.20 - Dommages-intérêts, dépens et autre frais 46
Section 2 - Violation des règles d'embarquement *46*
Article VII.2.21 - Violation des règles d'embarquement 46
Section 3 - Affrètement et location *46*
Article VII.2.22 - Affrètement 46
Article VII.2.23 - Location 47
Article VII.2.24 - Forme du contrat 47
CHAPITRE VII.3 - ORGANISATIONS D'EXPLOITATION EN COMMUN ET SERVICES EN POOL 47
Article VII.3.1 - Organisations d'exploitation en commun autorisés 47
Article VII.3.2 - Abrogation d'arrangements incompatibles 47

TITRE VIII - TRAVAIL AÉRIEN,AVIATION GENERALE **47**

CHAPITRE VIII.1 - TRAVAIL AERIEN 47
Article VIII.1.1 - Conditions d'exploitation 47
Article VIII.1.2 - Autorisation d'exploitation aux entreprises des États tiers 47
Article VIII.1.3 - Cession d'exploitation 47
Article VIII.1.4 - Aéronefs utilisés 47
CHAPITRE VIII.2 - AVIATION GENERALE 47
Article VIII.2.1 - Exploitation 47
Article VIII.2.2 - Conditions de circulation – Aéronefs étrangers 47

TITRE IX - RESPONSABILITÉ ET ASSURANCES **48**

CHAPITRE IX.1 - RESPONSABILITÉ DE L'EXPLOITANT À L'ÉGARD DES TIERS À LA SURFACE 48
Article IX.1.1 - Dommages causés aux personnes et aux biens des tiers à la surface 48
Article IX.1.2 - Réparations 48
CHAPITRE IX.2 - RESPONSABILITÉ DU FAIT DE L'ABORDAGE ENTRE AÉRONEFS 48
Article IX.2.1 - Cas de responsabilités en cas d'abordage de plusieurs aéronefs en évolution 48
Article IX.2.2 - Limites de responsabilités 48
CHAPITRE IX.3 - ASSURANCES ET GARANTIES 48
Article IX.3.1 - Obligation 48
Article IX.3.2 - Réparation des dommages 48
Article IX.3.3 - Entreprise d'assurance 48
Article IX.3.4 - Avances sur payement 48
Article IX.3.5 - Attestation d'assurance 49

TITRE X - CONDITIONS D'EXERCICE DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE **49**

Article X.1.1 - Personnel aéronautique 49
Article X.1.2 - Titres aéronautiques et qualifications 49
Article X.1.3 - Alcool et stupéfiants 49
Article X.1.4 - Annotation des certificats, des brevets et licences 49
Article X.1.5 - Validité des certificats, des brevets et des licences annotés 49
Article X.1.6 - Reconnaissance des normes existantes de compétence du personnel 49
Article X.1.7 - Délivrance et renouvellement des titres aéronautiques 50
Article X.1.8 - Validation des titres aéronautiques et qualifications étrangères 50
Article X.1.9 - Formation du personnel aéronautique 50
Article X.1.10 - Aptitude physique et mentale 50
Article X.1.11 - Temps de vol, périodes de service de vol et périodes de repos 50
Article X.1.12 - Contrôle du personnel aéronautique 51
CHAPITRE X.2 - PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL 51
Article X.2.1 - Catégories du personnel navigant professionnel 51
Article X.2.2 - Personnel navigant de cabine 51
Article X.2.3 - Attributions et autorité du commandant de bord 51
Article X.2.4 - Pouvoirs du commandant de bord en cas d'infraction 52
Article X.2.5 - Autres membres d'équipage et passagers 52
Article X.2.6 - Atterrissage avec une personne sous contrainte 52
Article X.2.7 - Absence de responsabilité 52
Article X.2.8 - Décisions prises sous la menace 52
CHAPITRE X.3 - PERSONNEL NAVIGANT PRIVÉ 52
Article X.3.1 - Personnel navigant privé 52

CHAPITRE X.4 - PERSONNEL TECHNIQUE AU SOL 52
Article X.4.1 - Personnel technique au sol 52
CHAPITRE X.5 - AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION 53
Article X.5.1 - Agent technique d'exploitation 53
CHAPITRE X.6 - CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE 53
Article X.6.1 - Contrôleurs de la circulation aérienne 53
CHAPITRE X.7 - DISCIPLINE 53
CHAPITRE X.8 - MÉDECINE AÉRONAUTIQUE 53
Article X.8.1 - Médecins agréés 53
Article X.8.2 - Centres d'expertise de médecine aéronautique 53
Article X.8.3 - Suspension ou retrait d'agrément 53

TITRE XI - REDEVANCES AÉRONAUTIQUES ET NON AÉRONAUTIQUES **53**

CHAPITRE XI.1 - REDEVANCES AÉRONAUTIQUES ET NON AÉRONAUTIQUES 53
Article XI.1.1 - Redevances aéroportuaires 53
Article XI.1.2 - Redevances de navigation aérienne 54
Article XI.1.3 - Prise en charge des redevances 54
Article XI.1.4 - Taxes aéronautiques 54
Article XI.1.5 - Modalités de perception 54
Article XI.1.6 - Mission de l'Autorité de l'aviation civile 54

TITRE XII - RECHERCHES ET SAUVETAGE **54**

CHAPITRE XII.1 - RECHERCHES ET SAUVETAGE 54
Article XII.1.1 - Recherches et sauvetage 54
Article XII.1.2 - Déclaration de disparition 55

TITRE XIII - ENQUÊTES TECHNIQUES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AÉRONEFS CIVILS **55**

CHAPITRE 1 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES 55
Article XIII.1.1 - Champ d'application 55
CHAPITRE XIII-2 - ENQUÊTES TECHNIQUES 55
Article XIII.2.1 - Objectif 55
Article XIII-2-2 - Enquêtes sur les accidents 55
Article XIII-2-3 - Autorité d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation 56
Article XIII-2-4 - Responsable de l'autorité d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation 57
Article XIII-2-5 - Enquêteurs 57
Article XIII-2-6 - Pouvoirs des enquêteurs 57
Article XIII-2-7 - Enquêteurs de premières informations 58
Article XIII-2-8 - Information, déclaration et notification des accidents et incidents 58
Article XIII-2- 9 - Protection des témoins 58
Article XIII-2-10 - Informations sur les personnes et les marchandises dangereuses à bord 58
Article XIII-2-11 - Ouverture, conduite et de participation aux enquêtes de sécurité 59
Article XIII-2-12 - Collecte et analyse des données relatives à la sécurité 59
Article XIII-2-13 - Délégation et assistance étrangère 59
Article XIII-2-14 - Conservation des indices, garde, enlèvement et transfert de garde de l'aéronef 59
Article XIII-2-15 - Protection des éléments d'enquête sur les incidents et les accidents 60
Article XIII-2-16 - Coordination et coopération avec les autorités judiciaires 60
Article XIII-2-17 - Rapport final 61
Article XIII-2-18 - Recommandations de sécurité 61
Article XIII-2-19 - Réouverture de l'enquête 61
Article XIII-2-20 - Facilitation lors des enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation civile 61
Article XIII-2-21 - Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles 62

TITRE XIV – SANCTIONS ET DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES **62**

CHAPITRE XIV.1 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES 62
Article XIV.1.1 - Catégories 62
Article XIV.1.2 - Sanctions administratives 62
Article XIV.1.3 - Sanctions pénales 62
Article XIV.1.4 - Juridiction 62
Article XIV.1.5 - Amendes 63

CHAPITRE XIV.2 - SANCTIONS **63**

Article XIV.2.1 - Dispositions générales 63
Article XIV.2.2 - Exploitation d'un aéronef 63
Article XIV.2.3 - Autre exploitation sans autorisation 64
Article XIV.2.4 - Conduite de l'aéronef 64
Article XIV.2.5 - Personnel navigant 64

Article XIV.2.6 - Atteintes à l'action des autorités compétentes 65
Article XIV.2.7 - Passagers indisciplinés et perturbateurs 65
Article XIV.2.8 - Entreprise de transport 65
Article XIV.2.9 - Servitudes et zonage 66
Article XIV.2.10 - Terrains interdits et zones réservées 66
Article XIV.2.11 - Jets 66
Article XIV.2.12 - Voyager sans titre ou permission 66
Article XIV.2.13 - Soustraction au contrôle exercé sur un aérodrome 66
Article XIV.2.14 - Environnement 66
Article XIV.2.15 - Transport ou utilisation sans autorisation 66
Article XIV.2.16 - Violence contre un aéronef, un aérodrome ou une installation 67
Article XIV.2.17 - Interférence avec la navigation aérienne. 69
Article XIV.2.18 - Marchandises dangereuses 69
Article XIV.2.19 - Fourniture des services de la navigation aérienne 69
Article XIV.2.20 - Interception des aéronefs civils 69
CHAPITRE XIV.3 - DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES 69
Article XIV.3.1 - Dispositions transitoires 69
Article XIV.3.2 - Dispositions finales 70

TITRE PRELIMINAIRE : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

DOMAINE D'APPLICATION

(1) Les dispositions du présent Code fixent les règles applicables à l'aviation civile au sein de l'espace aérien commun aux Etats membres et Etats associés de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale et des Etats africains associés en ce qui concerne les aéronefs, les aérodromes, la navigation aérienne, le personnel et l'exercice des activités dans ce domaine.

(2) Les dispositions du présent Code s'appliquent à tous les aéronefs civils. Sauf dispositions contraires, les aéronefs militaires et les aéronefs d'État, exclusivement affectés à un service public ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

EXERCICE DE LA SOUVERAINETÉ SUR L'ESPACE AÉRIEN

Chaque État membre possède chacun une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire, et exerce sur celui-ci, sa juridiction conformément au présent Code, à la règlementation communautaire, à sa législation ainsi qu'aux conventions et accords internationaux dûment ratifiés.

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Code, sont qualifiés de :

1) **Accident :** tout événement 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 :
      i) dans l'aéronef, ou
      ii) en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
      iii) 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 :
      i) qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
      ii) 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 à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de trains d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anti-couple, aux trains d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou
   c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible ;

2) **Actes d'intervention illicite :** actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment :
   - capture illicite d'un aéronef ;
   - destruction d'un aéronef en service ;
   - prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;
   - intrusion par la force 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 ;
   - utilisation d'un aéronef en service afin de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l'environnement ;
   - communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, 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.

3) **Aérodrome :** une 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 ;

4) **Aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique :** aérodrome dont tous les aéronefs présentant les

caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à en faire usage.

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

6) **Aérodyne :** tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par les forces aérodynamiques.

7) **Aéronef :** tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air à la surface de la terre ;

8) **Aéronef civil :** un aéronef autre qu'un aéronef d'État.

9) **Aéronef d'État :** aéronef utilisé dans les services militaires, de douane ou de police.

10) **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.

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

12) **Aéroport international :** tout aéroport que l'État 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) **Agrément d'opérateurs d'assistance en escale** : autorisation administrative accordée à une entreprise pour exercer une activité d'assistance en escale dans les aéroports d'un État membre.

14) **Aviation générale : ensemble** des activités d'aviation civile autre que le transport aérien commerciale et le travail aérien.

15) **Autorité de l'aviation civile (AAC) :** Instance autonome à caractère administratif et technique chargée de la mise en œuvre de la politique de l'Aviation civile nationale et communautaire, notamment de la règlementation et du contrôle de l'Aviation civile, en matière de sécurité, de sûreté et d'économie.

16) **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.

17) **Blessure grave :** toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de quarante-huit heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou

b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou

c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou

d) se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou

e) se traduit par des brûlures de deuxième ou de troisième degré ou par des brûlures affectant plus que 5% de la surface du corps ; ou

f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement nocif ;

18) **Blessure mortelle :** toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne sa mort dans les trente jours qui suivent la date de cet accident ;

19) **Causes :** tous les actes, omissions, événements ou conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à l'accident ou à l'incident ;

20) **Certificat :** document délivré à l'issue d'une procédure de certification attestant la conformité avec les exigences applicables.

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

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

23) **Code :** le présent Code de l'aviation civile.

24) **Communauté :** Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC).

25) **Convention de Chicago :** Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

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

27) **Événement :** tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelles, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef.

28) **Entreprise de transport aérien public :** toute personne morale, qui effectue habituellement le transport par

aéronefs, moyennant une rémunération.

29) **Etat associé :** Etat africain partie à la Convention de Chicago et participant à une ou plusieurs politiques de la Communauté dans les conditions fixées par le Traité révisé de la CEMAC et ses textes subséquents.

30) **État d'immatriculation :** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

31) **État membre :** État membre de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale.

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

33) **Exploitant d'aérodrome :** personne physique ou morale qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aérodromes.

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

35) **Incident :** un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation ;

36) **Incident grave :** incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et 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 le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté ;

37) **Licence :** titre sanctionnant l'aptitude et le droit, pour les titulaires de brevets, de remplir les fonctions correspondantes sous réserve des qualifications correspondantes.

38) **Licence d'exploitation aérienne :** autorisation administrative accordée à une entreprise pour effectuer, à titre onéreux, le transport aérien de passagers, de fret et/ou de courrier.

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

40) **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.

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

42) **Ministre chargé de l'aviation civile :** Membre du gouvernement chargé de l'aviation civile.

43) **Personnel aéronautique :** toute personne qui exerce des fonctions techniques à bord des aéronefs ou au sol, liées à l'aviation civile, dont l'activité nécessite la possession d'un titre aéronautique.

44) **Programme national de sécurité :** ensemble intégré de lois, de règlements, de politiques, d'objectifs, de processus, de procédures et d'activités visant à gérer la sécurité, à l'échelon national.

45) **Recommandation de sécurité :** proposition formulée par un service d'enquête sur les accidents sur la base de renseignements résultant d'une enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents, et qui n'a jamais pour but de créer une présomption de blâme ou de responsabilité pour l'accident ou l'incident en question. Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et sur les incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité.

46) **Redevance :** Montant à payer, calculé et imposé dans le but spécifique de recouvrer les coûts de prestation d'installations et de services pour l'aviation civile.

47) **Redevances aéronautiques** : est l'ensemble de redevance composée de : redevance par passager ; redevance de stationnement ; redevance carburant que doivent payer les compagnies aériennes aux aéroports les accueillant.

48) **Services d'assistance en escale :** services aéroportuaires ci-après, nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef : administration et supervision au sol, traitement des passagers, manutention des bagages, manutention du fret et acheminement de la poste, assistance piste, services aux aéronefs, manutention du carburant et de l'huile, maintenance des aéronefs, opérations de vol et administration de l'équipage, transport de surface, services de restauration.

49) **Service d'enquête sur les accidents :** service désigné par un État pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation dans le cadre du présent Code.

50) **Système de gestion de la sécurité :** approche systématique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte les responsabilités, les politiques et procédures nécessaires.

51) **Services de navigation aérienne :** ce terme désigne un ou plusieurs des services ci-après : la gestion du trafic aérien (ATM), les systèmes de communication, navigation et surveillance (CNS), le service d'assistance

météorologique à la navigation aérienne (MET), le service de cartographie aéronautique, le service de conception des procédures de vol, le service d'information aéronautique/de gestion de l'information aéronautique (AIS/AIM) et les services de recherche et de sauvetage (SAR). Ces services sont fournis à la circulation aérienne pendant toutes les phases des opérations (approche, aérodrome et en route).

52) **Services aériens de transport public réguliers :** services aériens de transport public qui sont caractérisés par une série de vols accessibles au public entre deux ou plusieurs points fixés à l'avance suivant des itinéraires approuvés et se conformant à des horaires préétablis et publiés, ou ceux comportant une fréquence et une régularité telle que leurs vols constituent une série systématique ;

53) **Services aériens de transport public non réguliers :** services aériens de transport public qui ne réunissent pas toutes les caractéristiques énumérées à l'alinéa précédent.

54) **Sûreté :** protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite à travers une combinaison des mesures ainsi que des moyens matériels, techniques et humains ;

55) **Transport aérien domestique et transport domestique :** transport dont les points de départ et d'arrivée se situent dans le même État membre de la communauté.

56) **Transport aérien intérieur et transport intérieur :** transport dont le point de départ se situe dans un État membre et le point d'arrivée se situe dans un autre État membre.

57) **Travail aérien :** activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, la publicité aérienne, et autres.

58) **Vol domestique :** vol dont les points de départ et d'arrivée se situent dans le même État membre.

59) **Vol intérieur :** vol dont le point de départ se situe dans un État et le point d'arrivée se situe dans un autre État membre.

60) **Zone à statut particulier :** désigne une zone dangereuse, ou interdite ou règlementée.

61) **Zone dangereuse :** Espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées.

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

63) **Zone réglementée :** Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.

64) **Zone de sûreté à accès règlementé, en abrégé ZSAR :** zones situées du côté piste d'un aéroport, identifiées comme étant des zones particulièrement sensibles où, en plus du contrôle d'accès, d'autres contrôles de sûreté sont réalisés.

TITRE I - ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE

CHAPITRE I.1 - ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE

Article I.1.1 - Organisation

L'aviation civile au niveau communautaire est organisée conformément au présent code de l'aviation civile et ses textes spécifiques complémentaires ou d'application.

Article I.1.2 - Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale

La création, l'organisation et le fonctionnement d'une Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale sont fixés dans des textes complémentaires ou d'application.

Article I.1.3 - Création, pouvoir et missions du groupe des inspecteurs de l'aviation civile de la communauté

(1) Il est créé un groupe des inspecteurs de l'aviation civile de la communauté. Outre les officiers de police judiciaire ou juges compétents, les inspecteurs de l'aviation civile de la communauté sont habilités à assurer le respect du présent Code. Dans l'exercice de leurs prérogatives, les inspecteurs répondent directement au Directeur Général de l'Agence, ou de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre selon le cas et peuvent intervenir directement auprès des personnes physiques ou morales sans avoir à passer par la voie hiérarchique.

(2) Sans limiter la généralité de ce qui précède, les inspecteurs de l'aviation civile de la communauté ont pour pouvoir, conformément à l'article I.1.4, de :

(a). Accéder sans restriction et sans limites aux aéronefs et aux installations aéronautiques, le cas échéant dans l'accomplissement de leurs fonctions et obligations.

(b). Procéder aux audits et inspections de tout lieu soumis à l'Autorité de l'aviation civile d'un État membre de façon programmée ou inopinée, préalablement à, et à posteriori de, la délivrance de titres aéronautiques, certificats, licences, autorisations spéciales, et agréments, incluant les aérodromes et aéroports, les installations servant au contrôle de la navigation aérienne, les aéronefs (et monter à bord), les installations, le siège et les escales des exploitants aériens, les installations pétrolières d'aviation, les engins d'assistance technique au sol, les organismes

de maintenance et les organismes de formation, afin de dresser tous rapports sur la conformité aux dispositions du présent Code et présenter aux responsables concernés de l'Agence, de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre et/ou partie des recommandations ou constater, par procès-verbaux, tous faits susceptibles d'être considérés comme une violation du présent Code ainsi que de toutes conventions internationales relatives à l'aviation civile auxquelles l'État membre est partie ;

(c). porter à la connaissance de ces mêmes responsables et aux exploitants toutes les lacunes auxquelles il faut remédier ;

(d). demander, se faire présenter et procéder à l'examen ou à la reproduction de tous documents ou données informatiques sous forme d'imprimé ou toute autre forme intelligible qu'il peut comporter pour examen ou reproduction et renfermant, à son avis, des renseignements utiles à l'application du présent Code, incluant les programmes de formation, de recrutement du personnel et de la qualification du personnel, les comptes d'exploitations, les bilans des exercices actuels et antérieurs, les budgets ;

(e). veiller à ce que les exploitants de service aérien soient capables d'assurer la sécurité et l'efficacité des vols ;

(f). veiller à ce que les exploitants de service aérien soient capables d'effectuer des vols en respectant les critères du certificat et de la licence ou agrément initialement émis, sur une base continue ;

(g). prendre les mesures conservatoires opportunes et nécessaires pour résoudre les questions de sécurité qui sont constatées à l'égard de la maintenance des aéronefs, de l'exploitation technique, des licences et formation du personnel de l'aviation civile, des vols et d'autres responsabilités des exploitants de services aériens, y compris les actes du personnel des exploitants de services aériens ;

(h). prendre les mesures conservatoires opportunes et appropriées pour remédier à toute carence constatée dans la maintenance des infrastructures aéroportuaires et aides au sol de la navigation aérienne sur toute l'étendue du territoire sous l'autorité de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre ;

(i). dans l'application des textes régissant le transport des marchandises dangereuses ;

i. procéder à la visite de tout lieu et à l'immobilisation et l'examen de tout moyen de transport ayant à son bord des marchandises dangereuses destinées au transport aérien où, à son avis et selon le cas :

(A) s'effectuent des opérations de manutention, de demande de transport ou de transport de marchandises dangereuses ;

(B) se trouvent des contenants normalisés ;

(C) se trouvent des livres, registres d'expédition, plans d'intervention d'urgence ou d'autres documents renfermant des renseignements utiles à l'application du présent Code ;

(D) se trouve un système informatique pouvant servir à examiner les données qui y sont contenues ou auxquelles il donne accès et qui constituent des renseignements utiles à l'application du présent Code ;

ii. faire ouvrir, pour examen, les contenants qui, à son avis, servent à la manutention, au transport de marchandises dangereuses ou contiennent des marchandises dangereuses faisant l'objet d'une demande de transport aérien ;

iii. pour analyse, emporter toute chose qui, à son avis, est une marchandise dangereuse ou en prélever des échantillons ;

iv. s'il a des motifs raisonnables de croire que des opérations de manutention, de demande de transport aérien, de transport aérien ou d'importation par voie aérienne de marchandises dangereuses s'effectuent dans des conditions qui contreviennent au présent Code, retenir les marchandises jusqu'à ce qu'il soit convaincu de la conformité des opérations au présent Code ;

(j). acheminer, dans un délai d'un jour ouvrable, les rapports ou procès-verbaux aux services concernés de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre ;

(k). assigner par préavis écrit toute personne physique et/ou morale soumis à l'autorité de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre et/ou partie pour qu'elle lui produise au jour, à l'heure et au lieu mentionnés dans le préavis, tout livre, registre et document relié à ladite personne physique ou morale ou organisme ;

(l). retenir, saisir, en cas d'infraction par un pilote, toute personne physique et/ou morale soumis à l'autorité de l'Autorité de l'aviation civile, le propriétaire ou l'exploitant d'aéronef, l'aéronef et ses documents requis par le présent Code et, le cas échéant, ses clés ; l'inspecteur délivrera à la personne concernée un reçu dûment signé. Cette disposition s'applique également à toute installation ou équipement utilisé dans le cadre de l'activité menée ;

(m). saisir, tous effets pouvant aider à prouver l'infraction, en conformité avec la législation en vigueur et dans les formes éventuellement prescrites pour des situations propres à l'aviation civile;

(n). apposer les scellés sur les aéronefs, installation ou équipement impliqués dans la commission d'une infraction, d'un crime ou d'un délit ;

(o). lever les scellés sur demande écrite du Directeur Général de l'Agence, ou du Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation civile de l'État membre selon le cas ou sur ordonnance d'un juge auprès du tribunal compétent, après que l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre a été mise en cause et entendue ;

(p). suite à l'obtention d'une ordonnance de perquisition en conformité avec la législation en vigueur, sauf en cas de flagrant délit auquel cas l'ordonnance n'est pas requise,

I. entrer dans tout lieu et perquisitionner en tout lieu où il a des motifs raisonnables de croire à la présence de tout objet ayant rapport à une contravention au présent Code et y saisir un tel objet ;

II. d'accéder aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel, aux équipements, aux installations où s'exercent les activités contrôlées ou inspectées et aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle ou l'inspection est exercée ;

III. y saisir des données informatiques nécessaires à la manifestation de la vérité en plaçant sous-main de justice soit le support physique de ces données, soit une copie réalisée en présence des personnes qui assistent à la perquisition ; l'inspecteur ne maintient que la saisie des objets, documents et données informatiques utiles à la manifestation de la vérité ;

IV. inventorier et placer sous scellés tous objets et documents saisis ; cependant, si leur inventaire sur place présente des difficultés, ces objets et documents font l'objet de scellés fermés provisoires jusqu'au moment de leur inventaire et de leur mise sous scellés définitifs et ce, en présence des personnes qui ont assisté à la perquisition ;

V. si elles sont susceptibles de fournir des renseignements sur les objets, documents et données informatiques saisis, les personnes présentes lors de la perquisition peuvent être retenues sur place par l'inspecteur, le temps strictement nécessaire à l'accomplissement de ces opérations – l'inspecteur a aussi le droit de les interroger ;

VI. prendre les mesures opportunes et appropriées afin d'interdire à toute personne en infraction à l'égard du présent Code et/ou toute réglementation y afférente, d'exercer les privilèges d'une licence, d'un certificat ou d'un document aéronautique pour des motifs valables ;

VII. prendre des sanctions administratives en cas de manquements à certaines dispositions réglementaires du Règlement portant code de l'aviation civile et de ses actes d'application ; et

(q). exercer tout autre pouvoir spécifique qui peut lui être attribuée par voie réglementaire.

(3) Dans le cadre de leurs missions, le secret bancaire et le secret professionnel ne sont pas opposables aux inspecteurs de l'aviation civile de la communauté.

Article I.1.4 - Désignation et Accréditations des inspecteurs de l'aviation civile de la Communauté

(1) Les inspecteurs de l'aviation civile de la communauté sont désignés par le Directeur Général de l'Agence.

(2) L'accréditation des inspecteurs de l'aviation civile de la communauté est matérialisée par la délivrance d'une pièce d'identité officielle sous la forme d'une carte de service sur laquelle figure :

a) le nom et le(s) prénom(s) exacts de l'inspecteur ;

b) sa photographie ;

c) son numéro d'habilitation avec la date d'expiration de cette habilitation;

d) ses fonctions, les prérogatives qui y sont attachées et leur base légale

e) la signature du Directeur Général de l'Agence.

(3) En outre, pour la conduite d'une inspection, d'un contrôle ou d'une vérification, les inspecteurs doivent être munis d'un ordre de mission délivré par le Directeur Général de l'Agence, pour les missions de l'Agence, ou le Directeur de l'Autorité de l'Etat membre, pour les missions propres à l'Etat selon le cas. Dans l'un ou l'autre des cas, ces missions se font sous la responsabilité principale de l'Agence ou de l'Etat.

L'Agence fixera les modalités de mise en œuvre.

Article I.1.5 - Prestation de serment des inspecteurs de l'aviation civile de la Communauté

Pour exercer les fonctions prévues aux termes du présent Code, les inspecteurs de l'aviation civile de la Communauté doivent être assermentés devant la Cour de Justice de la CEMAC et lire à haute voix le serment tel que libellé ci-après :

«Je jure de fidèlement remplir mes fonctions, d'observer en tous les devoirs qu'elles m'imposent et d'apporter mon concours à la justice avec diligence et probité, de respecter strictement la législation communautaire en vigueur et celle des États membres pour exercer les pouvoirs qui me sont conférés dans le but de surveiller l'application ou constater la violation du Code de l'aviation civile et des textes qui en découlent pour son application, de toutes Conventions internationales relatives à l'aviation civile auxquelles la communauté et les États membres sont ou seront parties; je jure d'agir et de me conduire toujours loyalement dans l'exercice de mes fonctions d'inspecteur de l'aviation civile de la communauté.»

Article I.1.6 - Concours de la force publique

(1) L'inspecteur de l'aviation civile de la communauté peut requérir directement le concours de la force publique pour l'exécution de sa mission.

(2) L'inspecteur de l'aviation civile de la communauté bénéficie de la protection de la communauté et de l'État dans l'exercice de ses fonctions.

Article I.1.7 - Procès-verbaux

(1) Les rapports et procès-verbaux de l'inspecteur de l'aviation civile de la communauté font foi jusqu'à preuve du contraire.

(2) Toute contestation au fond, de ces rapports ou procès-verbaux et des sanctions qu'ils entraineraient, se fait par voie judiciaire devant les tribunaux compétents.

(3) Les modalités d'exercice des pouvoirs des inspecteurs de l'aviation civile de la communauté, le contenu de leurs rapports et procès-verbaux et les procédures pour la contestation des rapports et procès-verbaux sont fixés par voie réglementaire.

CHAPITRE I.2 - ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE AU NIVEAU NATIONAL

Section 1 - Ministre chargé de l'aviation civile

Article I.2.1 - Attributions

Sous réserve de l'Article I.2.4 et des autres dispositions du droit interne de chaque État membre, le Ministre chargé de l'aviation civile veille :

(a). au développement de l'aviation civile ;

(b). à négocier et conclure ou participer à la conclusion des accords de transport aérien bilatéraux et multilatéraux et, plus généralement, des accords dans le domaine de l'aviation civile avec les autres États et avec des organisations régionales et internationales ;

(c). à superviser la recherche et le sauvetage d'aéronefs civils en détresse en collaboration avec les autres ministres impliqués ;

(d). à la mise sur pied d'un service d'enquête de procéder à des enquêtes en cas d'accident ou d'incident d'aviation civile ;

(e). à l'adoption en droit national :

i. de la réglementation proposée par l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre ; et

ii. des obligations internationales de l'État membre en matière d'aviation civile découlant des instruments communautaires, régionaux et internationaux, ainsi que des conventions internationales auxquelles l'État membre est partie, dans leur version en vigueur ou telle qu'amendée.

Article I.2.2 - Directives et situation d'urgence

(1) Sous réserve de l'alinéa 2, le Ministre chargé de l'aviation civile donne des directives écrites de portée générale à l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre.

(2) Chaque fois que le Ministre chargé de l'aviation civile estime qu'au regard de la sécurité ou de la sûreté de l'aviation civile, il se présente une situation d'urgence nécessitant une action immédiate, il dispose du pouvoir d'émettre, sans obligation d'une notification préalable, tout ordre ou directive qu'il estime essentiel pour faire face à cette situation d'urgence et préserver la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile.

Article I.2.3 - Dérogation

(1) Le Ministre chargé de l'aviation civile peut accorder une dérogation au bénéfice de toute personne, aérodrome, aéronef, installation de la navigation aérienne, ou autre, de l'application du présent Code si cette dérogation est dans l'intérêt public et ne devrait pas affecter la sécurité ou la sûreté aérienne.

(2) La dérogation ne peut pas avoir pour objet ou pour effet, la révision d'une décision de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre au bénéfice du requérant.

(3) La responsabilité de la justification, qualitative ou quantitative, d'un autre moyen de respecter les exigences incombe au requérant. Toute dérogation devra régulièrement être réexaminée en vue d'en éliminer si possible la nécessité.

(4) Si la dérogation entraîne des différences par rapport aux normes minimales contenues dans les Annexes de la Convention de Chicago, l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre les notifie à l'OACI.

(5) Toute dérogation accordée sous cet article doit être publiée dans la publication d'information aéronautique (AIP).

(6) Les conditions et la procédure permettant l'émission d'une dérogation sont fixées par voie réglementaire.

Article I.2.4 - Délégation au Directeur Général de l'Autorité de l'aviation civile

Le Ministre chargé de l'aviation civile d'un État membre peut déléguer au Directeur Général de l'Autorité de l'aviation civile de cet État membre, toute attribution qui relève de sa compétence en vertu du présent Code, sauf le pouvoir d'enquêter en matière d'accident et d'incident d'aviation civile.

Les modalités de cette délégation sont fixées par voie réglementaire

Section 2 - Autorité de l'aviation civile

Article I.2.5 - Dispositions générales

(1) Tout État membre a l'obligation d'établir et de maintenir en existence, une Autorité de l'aviation civile qui soit un établissement, un organisme ou une autorité, public autonome dotée de la personnalité juridique et d'une autonomie financière, administrative et technique.

(2) L'Autorité de l'aviation civile est dotée des moyens qui lui permettent d'accomplir sa mission en toute indépendance par rapport aux autorités de l'État membre et doit pouvoir disposer, pour ce faire, de ressources suffisantes.

Article I.2.6 - Missions

L'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'aviation civile nationale et communautaire, notamment de la réglementation et du contrôle de l'aviation civile, en matière de sécurité, de sûreté et d'économie. Son objectif est de veiller à une utilisation sûre, ordonnée et efficace de l'aviation civile dans chaque État membre, au sein de la Communauté et au-delà. À cet effet, elle est chargée :

(a). d'élaborer les programmes, de définir les besoins, d'exécuter toute politique ou stratégie de l'État membre et de veiller au suivi des engagements de l'État membre, pour l'ensemble des domaines de l'aviation civile ;

(b). d'élaborer ou de participer à l'élaboration de la réglementation, conformément aux normes internationales et communautaires, en suivre l'exécution et l'évolution en élaborant les amendements appropriés pour sa mise à jour, procéder au recensement des éventuelles différences entre les normes de l'OACI et les règlements nationaux et pour leur notification à l'OACI et veiller à sa diffusion ; comme responsable du contrôle et de la coordination de l'application de la réglementation nationale et communautaire et des conventions internationales ratifiées par l'État membre quant à la sécurité et la sûreté aérienne et de l'efficacité du transport aérien, elle est en outre chargée de :

i. la délivrance des titres aéronautiques – brevets, licences ou certificats - et des qualifications correspondant à l'exercice de ces fonctions, les certificats d'immatriculation, de navigabilité, de transporteur aérien, d'aérodrome, les agréments, et quand ce pouvoir lui est délégué, les licences ou agréments et autorisations d'exploitation ;

ii. la supervision du transport aérien ;

(c). de définir des doctrines concernant le recrutement, la formation et l'emploi du personnel aéronautique, d'organiser et d'assumer la formation aéronautique, l'homologation des programmes et organismes de formation destinés au personnel aéronautique ainsi que le suivi de l'application de la réglementation en la matière ;

(d). de gérer le portefeuille des droits de trafic issus des accords aériens signés par l'État membre et effectuer le suivi auprès des organisations régionales et internationales ;

(e). de diffuser ou s'assurer de la diffusion de l'information aéronautique dans des publications d'information aéronautique tels les avis aux navigateurs aériens, publications et circulaires d'information aéronautique et de la cartographie aéronautique ;

(f). de veiller à la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité et de sûreté de l'aviation civile, de facilitation du transport aérien et de la coordination des activités aéronautiques civiles avec les administrations concernées de l'État membre et les services homologues des autres États ;

(g). de participer à tous travaux et négociations à caractère international concernant l'aviation civile, d'assister et conseiller le Gouvernement de l'État membre dans la négociation des accords internationaux et voir au suivi de l'application des accords aériens bilatéraux et multilatéraux en liaison avec les administrations concernées de l'État ;

(h). de planifier le développement aéroportuaire, de certifier les aérodromes, et si l'État membre jugeait utile de le lui confier, aménager, exploiter et développer les aérodromes ;

(i). de tout autre sujet relatif à l'aviation civile.

Article I.2.7 - Autorité

L'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre a autorité sur :

(a). tous les aéronefs civils étrangers qui se trouvent dans cet État membre ;

(b). tous les aéronefs civils immatriculés dans cet État membre où qu'ils se trouvent ;

(c). toute la navigation aérienne dans cet État membre ;

(d). tous les aéroports et aérodromes dans cet État membre, y compris ceux exploités par un autre établissement public ou par une entreprise publique ou privée ;

(e). tous les services aériens de transport public, réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux, le travail aérien et les vols privés dans cet État membre ;

(f). tout le personnel aéronautique dans l'État membre ;

(g). toutes les facettes de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile dans cet État membre, sauf pour les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile ;

(h). toutes les routes aériennes, les installations et les services aéronautiques dans cet État membre.

Article I.2.8 - Obligation de renseignements

Les exploitants sous l'autorité de l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre sont tenus de lui communiquer les renseignements statistiques et financiers de leurs activités et autres renseignements exigés par le présent Code, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article I.2.9 - Organisation

L'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre comprend deux organes :

(a). une instance d'orientation et de contrôle : le Conseil d'Administration ;

(b). une instance de gestion et d'exécution : la Direction Générale.

En plus des attributions et pouvoirs des deux organes de l'Autorité de l'aviation civile prévus dans le présent Code, chaque État membre peut, par voie législative ou réglementaire, leur assigner toute attribution ou pouvoir supplémentaire qui soit conforme avec la mission de l'Autorité de l'aviation civile.

Article I.2.10 - Conseil d'administration

L'instance d'orientation et de contrôle de l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre est le Conseil d'Administration dont la composition, le mode de nomination, de rémunération, de fonctionnement et la durée du mandat, sont fixés par voie réglementaire.

Article I.2.11 - Attributions du Conseil d'administration

(1) Le Conseil d'Administration est chargé de :

(a). déterminer la politique générale, économique et financière de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre, fixer le programme d'action conformément aux orientations stratégiques définies pour le secteur concerné par le Gouvernement ;

(b). approuver le budget, autoriser la souscription d'emprunts, arrêter et réviser les redevances, taxes et tarifs de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre, approuver les marchés ;

(c). approuver les comptes et états financiers ;

(d). à tout moment, procéder aux contrôles et vérification qu'il juge opportun, se faire communiquer par les services tout document qu'il juge nécessaire à son information ;

(e). se saisir de toute question pouvant compromettre la bonne marche de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre et régler par ses délibérations les affaires la concernant ;

(f). adopter, sur proposition du Directeur Général, l'organigramme, le règlement intérieur, la grille des rémunérations et des avantages du personnel ;

(g). nommer, sur proposition du Directeur Général, aux postes de responsabilité à partir du rang de directeur et assimilé.

(2) Le Directeur Général assure le secrétariat du Conseil d'Administration, dont il peut être membre.

Article I.2.12 - Direction Générale

(1) L'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre est dirigée par un Directeur Général, assisté d'un adjoint.

(2) Le Directeur Général est nommé soit par décret présidentiel, soit par décret pris en Conseil des Ministres, sur proposition du Ministre chargé de l'aviation civile, parmi les agents du secteur public ou privé. Il doit justifier d'une qualification et d'une expérience professionnelle de dix (10) ans au moins dans les domaines de l'aviation.

(3) Le Directeur Général Adjoint est nommé dans les mêmes conditions précitées à l'alinéa précédent.

(4) Pour exercer les fonctions prévues aux termes du présent Code, le Directeur Général et le Directeur Général Adjoint doivent être assermentés conformément à l'article I.2.23.

Article I.2.13 - Gestion

(1) Le Directeur Général assume toutes les fonctions de gestion administrative, technique et financière, telles que spécifiées ci-après. Il a la responsabilité de l'inventaire et de la conservation du patrimoine de l'établissement.

(2) Le Directeur Général a les pouvoirs de décisions nécessaires à la bonne marche de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre et notamment :

(a). gérer l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre, accomplir ou autoriser tous actes et opérations relatives aux missions dévolues à l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre dans le respect des décisions du Conseil d'Administration ;

(b). représenter l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre dans tous les actes de la vie civile, en justice et dans ses relations avec les tiers ;

(c). conclure des contrats, des marchés publics, et d'une manière générale, tous actes nécessaires et liés à la gestion de l'établissement, dans le cadre des missions dévolues à l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre;

(d). préparer et réviser, et soumettre à l'adoption du Conseil d'administration, les règlements généraux qui établissent le mode de fonctionnement des divisions et des services, définissant le rôle des agents exécutifs et prévoyant les sanctions, les projets d'organigramme et de règlement intérieur, ainsi que la grille des rémunérations et avantages des membres du personnel;

(e). recruter et gérer le personnel, le noter et le licencier, conformément à la réglementation en vigueur, aux conventions collectives ou au règlement intérieur, dans les limites arrêtées par le Conseil d'Administration et sous réserve de ses prérogatives ;

(f). engager des consultants et tout autre expert selon les besoins ;

(g). exercer le contrôle hiérarchique sur le personnel ;

(h). préparer les délibérations du Conseil d'administration, ainsi que les convocations y afférentes, assister avec voix délibérative à ses réunions et exécuter ses décisions ;

(i). préparer les dossiers qui seront présentés au Conseil d'Administration et rédiger les procès-verbaux de séances ;

(j). préparer le budget dont il est le principal ordonnateur, les programmes d'actions, les rapports d'activités, ainsi que les comptes et états financiers qu'il soumet au Conseil d'administration pour approbation et arrêt, gérer des crédits budgétaires qui lui sont alloués en conformité avec le programme d'activités approuvé par le Conseil d'Administration ;

(k). prendre, dans les cas d'urgence, toute mesure conservatoire nécessaire à la bonne marche de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre, à charge pour lui d'en rendre compte au Conseil d'administration ;

(l). engager, liquider et ordonnancer les dépenses, liquider les créances et émettre les titres de recettes en vue de leur recouvrement.

Article I.2.14 - Pouvoirs techniques

(a). Le Directeur Général de l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre, a notamment les pouvoirs techniques suivants :

(b). délivrer, limiter le cas échéant, suspendre ou retirer les certificats de navigabilité, de transporteur aérien, les certificats d'aérodromes, les agréments aux prestataires de services d'assistance en escale, les agréments d'organismes de maintenance, de formation aéronautique, des centres d'expertise médicale et des médecins en matière d'aviation civile, du personnel aéronautique, tout document aéronautique et autorisations spéciales;

(c). pour tout aéronef sans licence ou certificat approprié ou ne se conformant pas aux lois et règlements en vigueur ou si la sécurité ou si la sûreté l'exige, en suspendre l'exploitation, l'interdire de vol, le retenir, le saisir, en ordonner le retour au sol ;

(d). avoir accès et inspecter tout lieu sous l'autorité de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre ;

(e). vérifier tous registres, documents et données écrites ou électroniques et les saisir au besoin ;

(f). pour les services de la navigation aérienne et du transport aérien, exiger des exploitants toute information pertinente pour surveiller et analyser les données du trafic, les tarifs aériens et les redevances des services à la navigation aérienne ;

(g). exiger des exploitants d'aéroport ou d'aérodrome de fournir des informations concernant la qualité et la fiabilité du service, la sûreté et la sécurité, l'entretien, les redevances aéroportuaires et toute autre information prévue dans les accords de concession, dans les contrats de gestion ou dans tout autre type d'accord portant sur l'exploitation des aérodromes ou des aéroports propriété de l'État membre ;

(h). enquêter sur les manquements au présent Code, à la réglementation internationale, et veiller, si nécessaire, à l'exécution des sanctions prévues ;

(i). donner des consignes et des directives aux membres du personnel de tout exploitant d'installation de la navigation aérienne, d'aérodrome, d'aéronef, ou autre organisme ou entreprise sous l'autorité de l'Autorité de l'aviation civile et, le cas échéant, le sanctionner ;

(j). tenir les registres aéronautiques ;

(k). percevoir des redevances, des droits, des frais d'utilisation, des charges et des amendes ;

(l). conclure tous accords techniques nécessaires à la réalisation des missions de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre ;

(m). homologuer les matériels et équipements aéronautiques ;

(n). superviser les missions de contrôle, d'inspection, d'exploitation, de sanction et d'arbitrage dévolues à l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre ;

(o). préparer et mettre à jour en permanence, le plan de développement aéronautique ;

(p). recommander au Ministre chargé de l'aviation civile, suite à une enquête de conformité aux lois en vigueur, l'émission des licences ou agréments et autorisations d'exploitation des services de transport aérien public, à défaut d'arrêté du Ministre qui lui délègue ce pouvoir ;

(q). mettre en œuvre la réglementation, superviser toute activité afférente à l'aviation civile, s'assurer de la mise en œuvre et la mise à jour de la réglementation en vigueur dans l'État membre dans les matières sous l'autorité de l'Autorité de l'aviation civile de cet État membre, par :

i. l'établissement de procédures d'amendement et de révision des règlements en vigueur dans cet État membre en fonction des amendements des Annexes à la Convention de Chicago afin de s'assurer de la transposition à temps des amendements des Annexes à venir ;

ii. l'établissement de procédures d'identification des différences en vue des révisions à effectuer ou leur notification éventuelle à l'OACI en vertu de l'article 38 de la Convention de Chicago;

iii. la publication dans la publication d'information aéronautique (AIP) des différences significatives avec les dispositions des Annexes ;

iv. l'établissement d'un mécanisme de diffusion aux usagers et au public et de publication des informations pertinentes concernant les règlements en vigueur et les différences importantes.

Article I.2.15 - Pouvoirs techniques et voie hiérarchique

Les pouvoirs techniques du Directeur Général de l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre s'exercent directement sur les personnes physiques ou morales sous l'autorité de l'Autorité de l'aviation civile en vertu de l'article I.2.7, sans avoir à passer par la voie hiérarchique.

Article I.2.16 - Consigne, directive et instruction

Par délégation du Ministre chargé de l'aviation civile, le Directeur Général de l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre peut émettre des consignes opérationnelles, des consignes de navigabilité et des directives de navigabilité. Ces consignes et directives sont publiées dans les publications aéronautiques de cet État membre.

Article I.2.16.1 - Consigne opérationnelle

(1) Le Directeur Général de l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre peut, au moyen d'une consigne opérationnelle visant à mettre en œuvre et à atteindre les objets prévus par les dispositions établies par voie réglementaire, ordonner qu'une opération soit interdite, limitée ou soumise à certaines conditions, dans le but d'assurer la sécurité des opérations.

(a). Les consignes opérationnelles précisent :

(b). la raison de leur diffusion ;

(c). le domaine d'application et la durée ;

(d). l'action à engager par les exploitants.

Article I.2.16.2 - Consigne ou directive de navigabilité

(1) Si la sécurité l'exige, le Directeur Général de l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre peut imposer sous forme de consignes de navigabilité ou de directives de navigabilité, des interdictions de vol, des inspections obligatoires de l'aéronef ou des modifications obligatoires à l'aéronef, au certificat de navigabilité et à ses documents associés, ou à tout autre document touchant la navigabilité et imposé par la réglementation en vigueur.

(2) Si l'aéronef n'est pas immatriculé dans l'État membre, l'Autorité de l'aviation civile de cet État membre informe les autorités de l'État d'immatriculation, de l'émission des consignes de navigabilité ou des directives de navigabilité et des motifs qui les sous-tendent.

Article I.2.16.3 - Instruction

Le Directeur Général de l'Autorité de l'aviation civile peut émettre une instruction relative à la mise en application des dispositions établies par voie réglementaire, ayant pour objet de donner des moyens acceptables de conformité ou des interprétations et explications pour leur application.

Article I.2.17 - Délégation

(1) Nonobstant toute disposition législative ou réglementaire contraire, le Conseil d'Administration ne peut déléguer à qui que ce soit ses attributions et fonctions, sauf la nomination aux postes de responsabilité à partir du rang de directeur et assimilé, qu'il peut déléguer au Directeur Général.

(2) Sous réserve de l'alinéa précédent, le Directeur Général et, plus généralement, l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre, peut déléguer à une personne ou organisme technique dûment habilité, public ou privé, partie de ses attributions et fonctions, sous réserves de sa responsabilité quant à la qualification et de la compétence de l'organisme.

(3) L'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre peut autoriser un organisme de surveillance dûment agréé d'éditer et de diffuser les consignes ou directives de navigabilité applicables.

Article I.2.18 - Ressources financières

Les ressources financières de l'Autorité de l'aviation civile sont constituées, entre autres, par :

(a). la dotation budgétaire de l'État membre ;

(b). des redevances aéronautiques et extra-aéronautiques ;

(c). les produits des prestations pour services rendus, pour la

délivrance et reconnaissance de licence, brevet, certificat ou autorisation ;

(d). les amendes perçues en conformité avec les dispositions du présent Code ;

(e). les subventions, dons et legs ;

(f). toute autre ressource qui pourra lui être affectée ;

(g). dans les limites que peut prescrire le Ministre des finances, les prêts ; l'Autorité de l'aviation civile peut effectuer un prêt d'urgence pour une courte période de temps dans le but de couvrir ses obligations à court terme.

Article I.2.19 - Conflit d'intérêts

(1) Les membres du personnel de l'Autorité de l'aviation civile d'un État membre, son Directeur Général, ses directeurs, cadres, employés et mandataires, ne peuvent être salariés, bénéficier d'une rémunération sous quelque forme que ce soit, ou détenir des intérêts financiers, valeur ou actions, directs ou indirects, dans aucune entreprise, société ou exploitation soumise à l'autorité de l'Autorité de l'aviation civile de cet État membre.

(2) Si un Membre du Conseil d'administration a un quelconque intérêt dans un contrat ou un sujet soumis au Conseil, il doit faire part au Conseil de la nature de cet intérêt et, s'il s'agit d'un contrat, il ne doit pas prendre part aux délibérations et décisions du Conseil et, s'il s'agit d'un sujet, les autres Membres peuvent décider d'exclure pour cette raison, le Membre intéressé des délibérations et décisions sur ce sujet. L'omission de déclarer son intérêt constitue un motif de renvoi d'un Membre.

Article I.2.20 - Obligation du secret professionnel

(1) Les Membres du Conseil d'Administration tout comme le Directeur Général et le personnel de l'Autorité de l'aviation civile sont tenus au respect de l'obligation du secret professionnel pour les informations, faits, actes et renseignements dont ils ont connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

(2) Tout manquement aux dispositions de l'alinéa précédent constitue une faute lourde entraînant la révocation immédiate ou le licenciement, sans préjudice de toutes poursuites.

Section 3 - Inspecteurs de l'Autorité de l'aviation civile

Article I.2.21 - Pouvoirs des inspecteurs

(1) Outre les officiers de police judiciaire ou juges compétents, les inspecteurs de l'Autorité de l'aviation civile sont habilités à assurer le respect du présent Code. Dans l'exercice de leurs prérogatives, les inspecteurs répondent directement au Directeur Général de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre et peuvent intervenir directement auprès des personnes physiques ou morales sous l'autorité de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre sans avoir à passer par la voie hiérarchique.

(2) Sans limiter la généralité de ce qui précède, les inspecteurs de l'Autorité de l'aviation civile ont pour pouvoirs de :

(a). accéder sans restriction et sans limites aux aéronefs et aux installations aéronautiques, le cas échéant dans l'accomplissement de leurs fonctions et obligations.

(b). procéder aux audits et inspections de tout lieu soumis à l'autorité de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre de façon programmée ou aléatoire, préalablement à, et à posteriori de, la délivrance de titres aéronautiques, certificats, licences, autorisations spéciales, et agréments, incluant les aérodromes et aéroports, les installations servant au contrôle de la navigation aérienne, les aéronefs (et monter à bord), les installations, le siège et les escales des exploitants aériens, les installations pétrolières d'aviation, les engins d'assistance technique au sol, les organismes de maintenance et les organismes de formation, afin de dresser tous rapports sur la conformité aux dispositions du présent Code et présenter aux responsables concernés de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre des recommandations ou constater, par procès-verbaux, tous faits susceptibles d'être considérés comme une violation du présent Code ainsi que de toutes conventions internationales relatives à l'aviation civile auxquelles l'État membre est partie ;

(c). porter à la connaissance de ces mêmes responsables et aux exploitants toutes les lacunes auxquelles il faut remédier ;

(d). demander, se faire présenter et procéder à l'examen ou à la reproduction de tous documents ou données informatiques sous forme d'imprimé ou toute autre forme intelligible qu'il peut comporter pour examen ou reproduction et renfermant, à son avis, des renseignements utiles à l'application du présent Code, incluant les programmes de formation, de recrutement du personnel et de la qualification du personnel, les comptes d'exploitations, les bilans des exercices actuels et antérieurs, les budgets ;

(e). veiller à ce que les exploitants de service aérien soient capables d'assurer la sécurité et l'efficacité des vols ;

(f). veiller à ce que les exploitants de service aérien soient capables d'effectuer des vols en respectant les critères du certificat et de la licence ou agrément initialement émis, sur une base continue ;

(g). prendre les mesures conservatoires opportunes et nécessaires pour résoudre les questions de sécurité

qui sont constatées à l'égard de la maintenance des aéronefs, de l'exploitation technique, des licences et formation du personnel de l'aviation civile, des vols et d'autres responsabilités des exploitants de services aériens, y compris les actes du personnel des exploitants de services aériens ;

(h). prendre les mesures conservatoires opportunes et appropriées pour remédier à toute carence constatée dans la maintenance des infrastructures aéroportuaires et aides au sol de la navigation aérienne sur toute l'étendue du territoire sous l'autorité de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre;

(i). dans l'application des textes régissant le transport des marchandises dangereuses ;

i) procéder à la visite de tout lieu et à l'immobilisation et l'examen de tout moyen de transport ayant à son bord des marchandises dangereuses destinées au transport aérien où, à son avis et selon le cas :

(A) s'effectuent des opérations de manutention, de demande de transport ou de transport de marchandises dangereuses ;

(B) se trouvent des contenants normalisés ;

(C) se trouvent des livres, registres d'expédition, plans d'intervention d'urgence ou d'autres documents renfermant des renseignements utiles à l'application du présent Code ;

(D) se trouve un système informatique pouvant servir à examiner les données qui y sont contenues ou auxquelles il donne accès et qui constituent des renseignements utiles à l'application du présent Code ;

ii) faire ouvrir, pour examen, les contenants qui, à son avis, servent à la manutention, au transport de marchandises dangereuses ou contiennent des marchandises dangereuses faisant l'objet d'une demande de transport aérien ;

iii) pour analyse, emporter toute chose qui, à son avis, est une marchandise dangereuse ou en prélever des échantillon;

iv) s'il a des motifs raisonnables de croire que des opérations de manutention, de demande de transport aérien, de transport aérien ou d'importation par voie aérienne de marchandises dangereuses s'effectuent dans des conditions qui contreviennent au présent Code, retenir les marchandises jusqu'à ce qu'il soit convaincu de la conformité des opérations au présent Code;

(j). assigner par préavis écrit toute personne physique ou morale ou organisme soumis à l'autorité de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre pour qu'elle lui produise au jour, à l'heure et au lieu mentionnés dans le préavis, tout livre, registre et document relié à ladite personne physique ou morale ou organisme ;

(k). retenir, saisir, en cas d'infraction par un pilote, le propriétaire ou l'exploitant d'aéronef, l'aéronef et ses documents requis par le présent Code et, le cas échéant, ses clés ; l'inspecteur délivrera à la personne concernée un reçu dûment signé ;

(l). saisir, tous effets pouvant aider à prouver l'infraction, en conformité avec la législation en vigueur et dans les formes éventuellement prescrites pour des situations propres à l'aviation civile;

(m). apposer les scellés sur les aéronefs impliqués dans la commission d'une infraction, d'un crime ou d'un délit ;

(n). lever les scellés sur demande écrite du Directeur Général ou sur ordonnance d'un juge auprès du tribunal compétent, après que l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre a été mise en cause et entendue ;

(o). suite à l'obtention d'une ordonnance de perquisition en conformité avec la législation en vigueur, sauf en cas de flagrant délit auquel cas l'ordonnance n'est pas requise,

i) entrer dans tout lieu et perquisitionner en tout lieu où il a des motifs raisonnables de croire à la présence de tout objet ayant rapport à une contravention au présent Code et y saisir un tel objet ;

ii) d'accéder aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel, aux équipements, aux installations où s'exercent les activités contrôlées ou inspectées et aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle ou l'inspection est exercé ;

iii) y saisir des données informatiques nécessaires à la manifestation de la vérité en plaçant sous-main de justice soit le support physique de ces données, soit une copie réalisée en présence des personnes qui assistent à la perquisition ; l'inspecteur ne maintient que la saisie des objets, documents et données informatiques utiles à la manifestation de la vérité;

iv) inventorier et placer sous scellés tous objets et documents saisis ; cependant, si leur inventaire sur place présente des difficultés, ces objets et documents font l'objet de scellés fermés

provisoires jusqu'au moment de leur inventaire et de leur mise sous scellés définitifs et ce, en présence des personnes qui ont assisté à la perquisition ;

v) si elles sont susceptibles de fournir des renseignements sur les objets, documents et données informatiques saisis, les personnes présentes lors de la perquisition peuvent être retenues sur place par l'inspecteur le temps strictement nécessaire à l'accomplissement de ces opérations – l'inspecteur a aussi le droit de les interroger;

vi) prendre les mesures opportunes et appropriées afin d'interdire à toute personne en infraction à l'égard du présent Code et ou toute réglementation y afférente, d'exercer les privilèges d'une licence, d'un certificat ou d'un document aéronautique pour des motifs valables ;

(p). proposer des sanctions administratives en cas de manquements à certaines dispositions réglementaires du Règlement portant code de l'aviation civile et de ses actes d'application; et exercer tout autre pouvoir spécifique qui peut lui être attribuée par voie réglementaire.

(3) Dans le cadre de leurs missions, le secret bancaire et le secret professionnel ne sont pas opposables aux inspecteurs.

Article I.2.22 - Nomination, compétence et accréditations des inspecteurs

(1) Le Directeur Général de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre nomme, selon ses besoins, les inspecteurs de l'Autorité de l'aviation civile.

(2) Les conditions de recrutement, de nomination et de révocation des inspecteurs de l'Autorité de l'aviation civile sont fixées par voie réglementaire.

(3) L'accréditation des inspecteurs est matérialisée par la délivrance d'une pièce d'identité officielle sous la forme d'une carte de service sur laquelle figure :

(a). le nom et le(s) prénom(s) exacts de l'inspecteur ;

(b). sa photographie ;

(c). son numéro d'habilitation avec la date d'expiration de cette habilitation ;

(d). ses fonctions, les prérogatives qui y sont attachées et leur base légale.

(4) En outre, pour la conduite d'une inspection, d'un contrôle ou d'une vérification, les inspecteurs doivent être munis d'un ordre de mission délivré par le Directeur Général de l'Autorité de l'Etat membre. Les inspecteurs habilités à effectuer des inspections ou des contrôles inopinés doivent posséder à cet effet un ordre de mission.

Article I.2.23 - Prestation de serment des inspecteurs

Pour exercer les fonctions prévues aux termes du présent Code, les inspecteurs de l'Autorité de l'aviation civile devront être assermentés par-devant le tribunal et lire à haute voix le serment libellé ci-après :

« *Je jure de fidèlement remplir mes fonctions, d'observer en tout, les devoirs qu'elles m'imposent et d'apporter mon concours à la justice avec diligence et probité, de respecter strictement les lois de la République pour exercer les pouvoirs qui me sont conférés dans le but de surveiller l'application ou constater la violation du Code de l'aviation civile et des textes qui en découlent pour son application, de toutes Conventions internationales relatives à l'aviation civile auxquelles la République est ou sera partie; je jure d'agir et de me conduire toujours loyalement dans l'exercice de mes fonctions d'inspecteur de l'Autorité de l'aviation civile.* »

Article I.2.24 - Concours de la force publique

(1) L'inspecteur de l'Autorité de l'aviation civile peut requérir directement le concours de la force publique pour l'exécution de sa mission.

(2) L'inspecteur bénéficie de la protection de l'État dans l'exercice de ses fonctions.

Article I.2.25 - Procès-verbaux

(1) Les rapports et procès-verbaux de l'inspecteur de l'Autorité de l'aviation civile font foi jusqu'à preuve du contraire.

(2) Toute contestation au fond, de ces rapports ou procès-verbaux et des sanctions qu'ils entraineraient, se fait par voie judiciaire devant les tribunaux compétents.

(3) Les modalités d'exercice des pouvoirs des inspecteurs, le contenu de leurs rapports et procès-verbaux et les procédures pour la contestation des rapports et procès-verbaux sont fixés par voie réglementaire.

Section 4 - Agences et organisations communautaires, régionales et internationales

Article I.2.26 - Collaboration

En application des traités et accords multilatéraux aux niveaux communautaire, régional ou international, l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre collabore avec l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC), et tout autre organisme auquel l'État membre est partie.

TITRE II - AÉRONEFS

CHAPITRE II.1 - IMMATRICULATION DES AÉRONEFS

Article II.1.1 - Obligation d'immatriculation

Un aéronef ne peut circuler dans tout État membre que s'il est immatriculé dans les conditions définies par le présent Code.

Il ne pourra porter qu'une seule immatriculation.

Article II.1.2 - Registre d'immatriculation

(1) L'immatriculation est effectuée par l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre sur le registre d'immatriculation. Le registre d'immatriculation des aéronefs est tenu à jour sous l'autorité du Directeur Général au siège de l'Autorité de l'aviation civile de cet État membre.

(2) Tout aéronef immatriculé dans un État membre acquiert la nationalité de l'État membre.

(3) Toutefois, la radiation au registre d'un aéronef est subordonnée à la mainlevée des droits inscrits sur cet aéronef conformément aux dispositions du présent Code.

Article II.1.3 - Cession de propriété

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

Article II.1.4 - Aéronefs concernés

(a) Un aéronef ne peut être immatriculé dans un État membre que :

1. S'il appartient, à au moins 51%
   i. à une ou à des personnes physiques de nationalité de cet État membre ; ou
   ii. à des personnes morales de droit de cet État membre ;
2. Si le demandeur présente à l'Autorité de l'aviation civile de l'Etat membre, une autorisation du propriétaire ou de son représentant légal. La forme et les modalités de validation de l'autorisation susvisées seront précisées par voie règlementaire.

(b) Des dérogations peuvent être accordées à titre exceptionnel par l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article II.1.5 - Publications

(1) Toute inscription au registre d'immatriculation fait foi et vaut titre. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir à ses frais une copie certifiée conforme.

(2) L'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre fournit sur demande à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou à tout État contractant à la Convention de Chicago, les renseignements relatifs aux aéronefs civils immatriculés dans cet État membre. Sur demande, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale met les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres Etats.

Article II.1.6 - Importation

L'importation d'un aéronef d'origine étrangère est assujettie à des conditions définies par voie règlementaire dans chaque État membre.

Article II.1.7 - Immatriculation des aéronefs importés

(1) Un aéronef importé n'est admis à survoler le territoire de tout État membre que s'il est immatriculé et a à son bord un certificat de navigabilité ou un permis de vol délivré par l'Autorité de l'aviation civile de cet État membre conformément au présent Code.

(2) Toutefois, si l'aéronef a été radié du registre d'immatriculation étranger au moment de la vente, il peut être couvert par un certificat d'immatriculation provisoire délivré par l'Autorité de l'aviation civile de cet État membre. Les conditions et modalités d'octroi de ce certificat d'immatriculation provisoire sont fixées par voie réglementaire.

Article II.1.8 - Modification et radiation

Toute modification des caractéristiques de l'aéronef, tout changement de propriétaire, constitution d'hypothèque, location ou autre droit réel, doit être notifié à l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre pour inscription au registre d'immatriculation et sur le certificat d'immatriculation.

Article II.1.9 - Radiation d'office

La radiation de l'inscription est réalisée d'office si l'aéronef ne remplit plus les cas tels que fixés par voie réglementaire.

Article II.1.10 - Modalité d'immatriculation et de radiation

Les opérations qui donnent lieu à l'inscription au registre d'immatriculation et à la radiation, ainsi que les conditions et modalités d'immatriculation, d'inscription, de modification et de radiation à ce registre, sont fixées par voie réglementaire.

Article II.1.11 - Aéronef d'origine étrangère

(1) Un aéronef d'origine étrangère ne peut être immatriculé dans un état membre que si le propriétaire prouve que l'aéronef a été radié du registre étranger ou qu'il n'y a jamais été inscrit.

(2) L'immatriculation à l'étranger d'un aéronef antérieurement inscrit au registre d'un État membre ne produit effet dans cet État membre que si l'aéronef a été radié de ce registre.

Article II.1.12 - Certificat d'immatriculation

(1) Un certificat d'immatriculation établi conformément aux dispositions du présent Code est délivré au propriétaire d'un aéronef régulièrement inscrit au registre d'immatriculation par l'Autorité de l'aviation civile de l'État

membre.

(2) En cas de dépossession involontaire du certificat, la délivrance d'un duplicata pourra être subordonnée aux garanties jugées nécessaires par l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre et donnera lieu au versement d'une redevance.

(3) Le certificat cesse d'être valable :

(a). en cas de transmission de la propriété de l'aéronef ;

(b). en cas de survenance d'une des causes de radiation d'office de l'inscription fixées en vertu de l'article II.1.9.

(4) Lorsque le certificat cesse d'être valable, le propriétaire de l'aéronef est tenu de le renvoyer immédiatement à l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre.

CHAPITRE II.2 - MARQUES DES AÉRONEFS

Article II.2.1 - Marques de nationalité et d'immatriculation

(1) Tout aéronef doit porter de manière apparente les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres ainsi qu'une plaque d'identification.

(2) La composition des marques, le mode de leur fixation, leurs emplacements, leurs dimensions et le type de caractère à employer sont déterminés par voie réglementaire.

CHAPITRE II.3 - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES AÉRONEFS

Article II.3.1 - Certificat de navigabilité et certificat de transporteur aérien

(1) Un aéronef ne peut effectuer de vols que s'il est muni d'un certificat de navigabilité délivré conformément aux dispositions communautaires en vigueur ou en l'absence de celles-ci, aux dispositions nationales pertinentes.

(2) Les règles opérationnelles, d'exploitation ou de concessions applicables à tous les types d'aéronefs et les conditions techniques d'emploi des aéronefs doivent être conformes aux exigences communautaires en vigueur ou en l'absence de celles-ci, aux dispositions nationales pertinentes règlementaires.

(3) L'exploitant ne pourra assurer des vols de transport commercial que s'il détient un certificat de transporteur aérien en état de validité, dûment émis en conformité avec les dispositions définies par voie réglementaire. Le certificat de transporteur aérien autorisera l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux conditions et restrictions qui peuvent être spécifiées.

Article II.3.2 - Équipement radio des aéronefs

(1) Les aéronefs de tout Etat membre ne peuvent, lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'autres Etats, avoir à bord des appareils émetteurs que si les autorités compétentes de l'Etat membre dans lequel l'aéronef est immatriculé ont délivré une licence d'installation et d'utilisation de ces appareils. Les appareils émetteurs sont utilisés à l'intérieur du territoire de l'Etat survolé conformément aux règlements édictés par cet Etat.

(2) Les appareils émetteurs ne peuvent être utilisés que par les membres de l'équipage navigant munis à cet effet d'une licence spéciale, délivrée par les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Article II.3.3 - Appareils photographiques

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

Article II.3.4 - Contrôle technique des aéronefs et des entreprises de transport aérien

(1) Les aéronefs et les entreprises de transport aérien sont soumis au contrôle technique de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre en vue d'assurer la sécurité aérienne.

(2) Les frais de contrôle exigés par un texte pris en application du présent Code pour la délivrance ou le maintien en état de validité des certificats de navigabilité des aéronefs et des certificats de transporteur aérien des exploitants sont à la charge des propriétaires ou exploitants des appareils ou entreprises contrôlés dans les conditions fixées par ledit texte, qui fixe également les tarifs des frais à rembourser à l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre, lorsque le contrôle est effectué par ses agents.

(3) Sont déterminés par voie réglementaire :

(a). les caractéristiques du certificat de navigabilité et du certificat de transporteur aérien, les catégories de certificat, les conditions de délivrance, de renouvellement, de suspension et de retrait, de la reconnaissance des certificats émis par des autorités administratives étrangères, les règles d'utilisation des aéronefs, les conditions du maintien de l'aptitude de vol, les documents relatifs à la navigabilité qui doivent être emportées à bord de l'aéronef, et toute autre mesure y afférant;

(b). les biens qui ne peuvent être transportés à bord d'un aéronef et ceux qui peuvent l'être seulement avec autorisation expresse de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre, ou selon d'autres conditions fixées par voie réglementaire ;

(c). les conditions d'exploitation technique des aéronefs, telles que préparation et exécution des vols,

performances des aéronefs, équipements, instruments de bord et documents de vol, équipements de communication et de navigation de bord des aéronefs en conformité avec les dispositions des règles internationales.

Article II.3.5 - Vols spéciaux et permis de vol

(1) Des autorisations de vols spéciaux peuvent être délivrées pour un aéronef par l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire.

(2) Une autorisation provisoire de vol dite « permis de vol » peut être délivrée pour un aéronef par l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire.

Article II.3.6 - Exemptions

Des catégories d'aéronefs peuvent faire l'objet de dispositions particulières au regard des exigences du certificat de navigabilité, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article II.3.7 - Conception et production aéronautique

(1) La conception et la production de produits aéronautiques et d'aéronefs dans un État membre doivent respecter des règles relatives tant aux procédures de certification de type et certification de navigabilité des aéronefs qu'aux conditions d'aptitude au vol ou d'utilisation des aéronefs conformément aux dispositions définies par voie réglementaire.

(2) Les entreprises concernées doivent obtenir un document attestant de leurs aptitudes techniques dont le contenu et les modalités de délivrance sont fixés par voie réglementaire.

Article II.3.8 - Reconnaissance des normes de navigabilité existantes

Pour l'acceptation du certificat de type des aéronefs et moteurs, les Etats membres reconnaissent les normes de navigabilité de l'Etat de conception primaire.

Article II.3.9 - Réparation, entretien, modification, contrôle

(1) L'entretien, la gestion de navigabilité, la réparation ou la modification des aéronefs ne peuvent être effectués que par des organismes agréés par l'Autorité de l'aviation civile d'un État membre dans des conditions fixées par voie réglementaire.

(2) L'Autorité de l'aviation civile de cet État membre assure le contrôle de ces organismes.

(3) Les dispositions (organisation générale, moyens humains et matériels, procédures, documentation et autres) que doit prendre une entreprise pour assurer le respect des exigences relatives à la maintenance des aéronefs, à la gestion de navigabilité pour obtenir un certificat d'agrément de l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre, les conditions nécessaires à la reconnaissance des certificats d'agrément émis par un État étranger, sont fixées par voie réglementaire.

(4) L'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre peut, après examen technique basé sur les dispositions de la voie réglementaire, délivrer un certificat à un organisme de maintenance ou un organisme de gestion de navigabilité.

Article II.3.10 - Contrôle

(1) L'exploitation technique et économique des entreprises de services de transport public et de travail aérien et des organismes de maintenance, la gestion de navigabilité et de production aéronautique sont soumises au contrôle de l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre.

(2) L'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre maintien en place un système d'inspection qui a, entre autres, pour fonctions :

(a). la rédaction et amendement des règles techniques et économiques relatives à la navigabilité et aux opérations des aéronefs ;

(b). la délivrance, renouvellement et maintien de la validité des certificats de navigabilité et des certificats de transporteur aérien ;

(c). l'inspection régulière et surveillance des exploitants aériens titulaires d'un certificat ou d'une licence ou d'un agrément d'organisme de maintenance ou d'un agrément d'un organisme de gestion de la navigabilité ;

(d). l'approbation de modifications techniques, juridiques et économiques

(e). le suivi et contrôle des informations obligatoires sur le maintien de la navigabilité ;

(f). l'approbation et inspections régulières des organismes de maintenance ou de gestion de la navigabilité agréés et de production aéronautique.

Article II.3.11 - Consignes, directives et bulletins de service

(1) Les directives de navigabilité émises par les autorités de navigabilité des États de conception ou de construction des aéronefs sont applicables, sauf consigne contraire de l'Autorité de l'aviation civile d'un État membre, sur les aéronefs immatriculés dans cet État membre.

(2) Les bulletins de services émis par les constructeurs, qualifiés par ces derniers d'obligatoires, sont applicables, sauf consigne contraire de l'Autorité de l'aviation civile d'un État membre, sur les aéronefs immatriculés dans cet État membre.

(3) Le propriétaire, le locataire, l'exploitant ou l'utilisateur d'un aéronef doit :

(a). exploiter ou utiliser l'aéronef en conformité avec les consignes, les directives de navigabilité, ainsi que les bulletins de services qualifiés d'obligatoires, qui sont en vigueur ;

(b). se procurer auprès des constructeurs ou de leur représentant, les informations et renseignements techniques nécessaires.

Article II.3.12 - Responsabilité

(1) L'Autorité de l'aviation civile d'un État membre, ses préposés, et, plus généralement, cet État membre, n'assument aucune responsabilité pour les dommages que pourraient subir un aéronef et ses accessoires pendant le contrôle. Il appartient au propriétaire ou à son utilisateur d'assurer l'aéronef contre de tels dommages.

(2) De même, ils n'assument aucune responsabilité pour tous dommages ou défauts pouvant provenir des matériaux employés pour la construction, pour l'entretien, pour toute modification ou réparation d'un aéronef, même si l'agent ou l'organisme de contrôle n'a élevé aucune objection.

CHAPITRE II.4 - AÉRONEFS VISÉS PAR UN ACCORD DE TRANSFERT DE FONCTIONS ET D'OBLIGATIONS CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 83 BIS DE LA CONVENTION DE CHICAGO

Article II.4.1 - Champ d'application

L'exploitation d'un aéronef qui fait l'objet d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef ou de tout autre arrangement similaire, pour le compte propre ou pour le compte d'autrui, peut être soumise aux dispositions de l'article 83 bis de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de chaque État membre concerné.

Article II.4.2 - Transfert de certaines fonctions et obligations

(1) Nonobstant les dispositions des articles, III.2.7, II.3.2, II.3.1 et X.1.1 du présent Code, lorsqu'un aéronef immatriculé dans un autre Etat est exploité en vertu d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef, ou de tout autre arrangement similaire, par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre Etat, l'Etat d'immatriculation peut, par accord avec cet autre Etat, transférer à celui-ci tout ou partie des fonctions et obligations que les articles, III.2.7, II.3.2 , II.3.1 et X.1.1 du présent Code lui confèrent, à l'égard de cet aéronef, en sa qualité d'Etat d'immatriculation. L'Etat d'immatriculation sera dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.

(2) Le transfert ne portera pas effet à l'égard des autres Etats contractants avant que l'accord dont il fait l'objet ait été enregistré au Conseil et rendu public conformément à l'article 83 bis de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, ou que l'existence et la portée de l'accord aient été notifiées directement aux autorités de l'Etat ou des autres Etats intéressés par un Etat partie à l'accord.

(3) Les dispositions des alinéas (1) et (2) ci-dessus sont également applicables dans les cas envisagés à l'article VII.3.1.

CHAPITRE II.5 - PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Article II.5.1 - Aviation civile

(1) Les exploitants de l'aviation civile sont tenus de se conformer aux exigences essentielles en matière de protection de l'environnement et, plus généralement, de veiller à l'élimination ou au recyclage de leurs déchets, à la lutte contre la pollution qu'ils causent et à en conscientiser leur personnel.

(2) Le dépôt des déchets provenant des services de bord des aéronefs, des restaurants et des cuisines, des ateliers de maintenance des aéronefs, des magasins de fret, des dépôts de carburant et lubrifiant, des toilettes de tous les services et installations aéroportuaires, des centres de soins médicaux situés sur les installations aéroportuaires, ainsi que tout autre activité reliée à l'aviation civile susceptible de générer des déchets, devra se faire dans des décharges agréées.

(3) Le dépôt des déchets sur le domaine aéroportuaire, leur enfouissement, immersion et incinération dans le sous-sol du domaine aéroportuaire sont interdits.

(4) Tout projet de construction ou de modernisation d'un aérodrome doit faire l'objet au préalable d'une étude d'impact environnemental tenant compte des dispositions en vigueur sur la protection de l'environnement.

Article II.5.2 - Aéronefs - Certificats Acoustique

(1) Un aéronef appartenant à l'une des catégories définies par voie réglementaire conformément aux dispositions de l'Annexe 16 de la Convention de Chicago, ne peut être utilisé pour la circulation aérienne sans être muni d'un certificat acoustique attestant qu'il est conforme au type d'aéronef déjà certifié.

(2) Toutefois, un aéronef appartenant à l'une des catégories définies précédemment et non muni d'un certificat acoustique peut être utilisé pour la circulation aérienne s'il est muni :

(a). d'un certificat acoustique spécial attestant qu'il satisfait à des conditions qui lui sont propres et qui ont été notifiées au postulant ;

(b). soit d'une autorisation provisoire assortie des restrictions jugées utiles.

(3) Les catégories d'aéronefs citées ci-dessus et les conditions de délivrance des certificats acoustique sont définies par voie réglementaire.

CHAÏTRE II.6 - MARCHANDISES DANGEREUSES

Article II.6.1 - Dispositions générales

Aucun transport de matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses de la dernière édition des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284) émises par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions Techniques, ne peut être effectué à bord d'un aéronef, à moins qu'il ne soit fait en conformité avec les conditions fixées par voie réglementaire.

Article II.6.2 - Restrictions relatives à la cargaison

Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire de tout Etat membre à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission de l'Etat concerné. Les Etats membres déterminent par voie réglementaire 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'Organisation de l'aviation civile internationale pourrait formuler le cas échéant.

Les Etats membres se réservent 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 leurs territoires d'articles autres que ceux qui sont mentionnés au paragraphe ci-dessus, 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 II.6.3 - Formation

Tout intervenant dans le processus de transport aérien de marchandises dangereuses doit suivre une formation obligatoire sur le sujet dans les conditions fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE II.7 - PROPRIÉTÉ, HYPOTHÈQUES, PRIVILÈGES, GARANTIES ET SAISIE

Article II.7.1 - Statut juridique des aéronefs

Les aéronefs sont des biens meubles soumis aux règles de droit commun, sous réserve des dispositions spéciales décrites dans le présent chapitre.

Article II.7.2 - Modalités

Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par voie réglementaire.

Section 1 - Privilèges

Article II.7.3 - Créances privilégiées

Sont seuls privilégiés sur l'aéronef, par préférence à tous autres droits et créances, même hypothécaires, dans l'ordre suivant :

(a). les frais de justice encourus dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix ;

(b). les rémunérations dues pour le sauvetage de l'aéronef ;

(c). les frais indispensables pour la conservation de l'aéronef.

Article II.7.4 - Durée des privilèges

(1) Les privilèges prévus à l'article II.7.3 ci-dessus portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance en cas de perte ou d'avarie. Ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

(2) Les privilèges prévus à l'article II.7.3 ci-dessus, 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.

(3) De plus, les privilèges prévus à l'article II.7.3 s'éteignent, indépendamment des modes normaux d'extinction des privilèges :

(a). par la vente en justice de l'aéronef ;

(b). au cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard deux mois après publication de la cession par insertion à deux reprises et à huit jours d'intervalle au moins dans un des journaux quotidiens publiés dans l'État membre, à moins que, avant l'expiration dudit délai de deux mois, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur au domicile élu par lui dans les publications.

Article II.7.5 - Ordre des créances privilégiées

(1) Les créances visées à l'article II.7.3 ci-dessus sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées audit article. Les créances de même rang viennent en concurrence au prorata de chacune des créances en cas d'insuffisance du montant.

(2) Les créances visées aux sous-alinéas (b) et (c) du même article sont payées dans l'ordre inverse des dates des événements qui leur ont donné naissance.

Article II.7.6 - Autres privilèges

Les privilèges autres que ceux prévus à l'article II.7.3 ci-dessus, tels les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation et à l'atterrissage encourues suite à l'exploitation de l'aéronef ou les impôts et taxes dus par le propriétaire de l'aéronef, et autres, prennent rang après les hypothèques dont la date d'inscription au registre d'immatriculation est antérieure à celle de la naissance de ces privilèges.

Section 2 - Hypothèques

Article II.7.7 - Hypothèque sur un aéronef

(1) Les aéronefs ne peuvent être hypothéqués que par une convention intervenue entre les parties intéressées.

(2) 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 requière l'inscription de cette hypothèque dans la forme prévue par le présent Code.

(3) L'hypothèque peut grever, par un seul acte, un ou plusieurs aéronefs appartenant à un même propriétaire à condition que l'acte désigne expressément et individuellement l'aéronef ou les aéronefs.

(4) L'hypothèque consentie sur un aéronef ou sur une part de propriété de l'aéronef, s'étend à la cellule, aux moteurs, aux hélices, aux équipements de bord et à toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef.

Article II.7.8 - Extension de l'hypothèque aux pièces de rechange

(1) L'hypothèque peut s'étendre à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués à condition que lesdites pièces soient individualisées et entreposées en un ou plusieurs emplacements déterminés et qu'une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affichage, avertisse dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit grevant ces pièces et mentionne le registre où l'hypothèque est inscrite ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

(2) Un inventaire indiquant la nature et le nombre des dites pièces est annexé à l'acte d'hypothèque inscrit.

(3) Les pièces de rechange comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipements, garnitures, parties 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.

Article II.7.9 - Acte d'hypothèque

(1) L'hypothèque est, sous peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif d'une hypothèque sur un aéronef 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'endossement entraîne le transfert des droits du créancier hypothécaire.

(2) L'hypothèque ne peut être consentie, sous peine de nullité, que par le propriétaire ou par son mandataire justifiant d'un mandat spécial.

(3) Un aéronef en construction ne peut être hypothéqué, sous peine de nullité, que s'il a préalablement fait l'objet d'une déclaration comportant ses principales caractéristiques, au service chargé de la tenue du registre d'immatriculation ; il en est délivré récépissé.

Article II.7.10 - Droits des créanciers

Les créanciers ayant leurs hypothèques inscrites suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés en conformité avec la section 1 du présent chapitre.

Article II.7.11 - Perte ou avarie d'un aéronef hypothéqué

(1) En cas de perte ou d'avarie de l'aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité d'assurance.

(2) L'assureur doit requérir un état des inscriptions des hypothèques avant le paiement de toute indemnité.

(3) Aucun paiement d'indemnité n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers hypothécaires figurant sur ledit état.

Article II.7.12 - Inscription de l'hypothèque

(1) Toute hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation des aéronefs civils. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

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

(3) Toute personne peut obtenir copie conforme de l'inscription de l'hypothèque.

(4) Les modalités d'inscription et de radiation de l'hypothèque du registre d'immatriculation sont fixées par voie réglementaire.

Article II.7.13 - Durée de l'hypothèque

L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans, à compter de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'est pas renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article II.7.14 - Intérêts

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

(2) Le taux d'intérêt doit être indiqué dans l'acte d'inscription hypothécaire.

Article II.7.15 - Rang des hypothèques

Le rang des hypothèques sur le même aéronef est déterminé par l'ordre des dates de leur inscription. Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, nonobstant la différence des heures de l'inscription.

Article II.7.16 - Levée de l'hypothèque

Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

Article II.7.17 - Radiation et transfert d'immatriculation d'un aéronef hypothéqué

(1) Sauf le cas de vente forcée, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre État, sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires.

(2) Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre doit refuser toute radiation.

Section 3 - Saisies conservatoires et exécutoires des aéronefs civils

Article II.7.18 - Disposition générale

Tout aéronef, quelle que soit sa nationalité, peut être saisi et vendu par autorité de justice selon les règles prévues à la présente section.

Article II.7.19 - Saisie conservatoire

(1) La saisie conservatoire porte sur un aéronef appartenant au propriétaire ou à un copropriétaire ou à un affréteur, débiteurs d'une créance certaine.

(2) Sont exempts de la saisie conservatoire tout aéronef affecté exclusivement à un service d'État sauf si la créance porte sur les sommes dues par le propriétaire à raison de l'acquisition de ces aéronefs ou de contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation.

(3) La saisie conservatoire d'un aéronef peut être effectuée à toute époque en vertu soit d'un titre exécutoire, soit d'une autorisation d'un juge auprès du Tribunal compétent. L'autorisation peut être accordée, dès lors qu'il est justifié d'une créance paraissant fondée dans son principe.

(4) En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances dues par l'exploitant de tout aéronef au titre de l'utilisation des ouvrages, installations, bâtiments et outillages qu'elles rémunèrent, de redevances de survol, ou des amendes administratives prononcées par l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre, l'exploitant d'aérodrome, ou l'autorité administrative compétente peuvent, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant, auprès d'un juge du Tribunal compétent. En cas d'urgence, le juge saisi peut passer outre l'obligation de la mise en demeure ou autre notification préalable et procéder sans la présence du redevable.

(5) L'ordonnance d'autorisation fixe le délai dans lequel le créancier doit former l'action visant à faire reconnaître la validité de la saisie conservatoire ou la demande au fond, à peine de nullité de la saisie.

(6) Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

Article II.7.20 - Immobilisation de l'aéronef

L'ordonnance du juge autorisant la saisie est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

Article II.7.21 - Procédure de saisie conservatoire

La procédure de saisie conservatoire se fait conformément aux dispositions établies par le Code de procédure civile de l'État membre complétées, s'il y a lieu, par des dispositions établies par voie réglementaire.

Article II.7.22 - Mainlevée

(1) Le paiement des sommes dues, incluant les frais de justice, entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire.

(2) Le juge doit donner mainlevée de la saisie si le redevable ou, s'il n'est pas le propriétaire, ce dernier, ou toute personne mandatée par eux, offre de déposer un cautionnement égal au montant de la créance réclamée et des frais de justice et il peut ordonner cette mainlevée en fixant l'étendue de la créance.

Article II.7.23 - Saisie-exécution

(1) La saisie-exécution d'un aéronef ne peut être opérée que du jour de la notification d'un commandement de payer fait à la personne ou au domicile du propriétaire ou de son représentant ou, à défaut, du commandant de bord si le propriétaire n'est pas domicilié dans l'État membre et s'il n'y a pas de représentant habilité.

(2) Cette notification entraîne immédiatement saisie.

Article II.7.24 - Procédure de saisie exécution

La procédure de saisie exécution se fait conformément aux dispositions établies par le Code de procédure civile de l'État membre complétées, s'il y a lieu, par des dispositions établies par voie réglementaire.

Article II.7.25 - Commandement de payer

Le commandement doit être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile. Il immobilise l'aéronef dans l'aérodrome où il se trouve.

Article II.7.26 - Immobilisation d'un aéronef saisi

Dès qu'il est notifié du commandement de payer ou de la saisie, le commandant de l'aérodrome doit s'opposer à tout départ de l'aéronef jusqu'à remise de mainlevée de saisie ou de décision de justice autorisant le départ ou justifiant que l'adjudicataire a exécuté les formalités prévues au présent Code.

Article II.7.27 - Inscription au registre d'immatriculation

(1) Si l'aéronef est immatriculé dans un État membre, copie du procès-verbal de saisie est notifiée à l'Autorité de l'aviation civile de cet État membre aux fins d'inscription de la saisie sur le registre d'immatriculation et aux créanciers inscrits ou ayant fait notifier une demande aux fins d'intervention dans la procédure.

(2) Toute vente effectuée en violation des dispositions qui précèdent sera annulée sur demande introduite dans les trois mois à compter de la date de la vente par toute personne ayant subi un préjudice de ce fait.

(3) Il est interdit au débiteur d'aliéner l'aéronef ou de l'hypothéquer à partir de la date d'inscription de la saisie-exécution sur le registre d'immatriculation.

Article II.7.28 - Reconnaissance internationale des droits sur aéronef

(1) Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un État partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef 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.

(2) En cas de vente dans l'État membre d'un aéronef grevé dans un État partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs signée à Genève le 19 juin 1948, les droits prévus à l'article 1er de ladite Convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface en vertu de l'article VII-5 de ladite Convention.

Section 4 - Droit de rétention

Article II.7.29 - Champ d'application

(1) L'Autorité de l'aviation civile de l'État membre, les autorités publiques en matière de police ou de douanes, peuvent procéder à une rétention à titre conservatoire, à la charge de l'exploitant technique ou, le cas échéant, de l'exploitant commercial ou du propriétaire, de tout aéronef immatriculé soit dans l'État membre ou soit à l'étranger :

(a). qui ne remplit pas les conditions de sécurité ou de sûreté prévues au présent Code ;

(b). qui a causé des dommages à la surface ;

(c). dont le document de navigabilité ne peut être produit ;

(d). dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation ; ou

(e). dont le pilote ou l'exploitant a commis une infraction aux règles de police, douane, ou circulation aérienne, ou aux dispositions du présent Code, y compris, le cas échéant, si l'avion n'est plus au sol, après avoir ordonné son retour au sol si la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile leur semble compromise.

(2) Le droit de rétention se traduit par une interdiction de décoller.

Article II.7.30 - Levée du droit de rétention

(1) En cas de non-respect des règles de sécurité ou de sûreté, le droit de rétention sera levé si des mesures correctives ont été prises permettant d'assurer la sécurité des passagers transportés et des populations survolées ; en cas de capture illicite, l'aéronef est maintenu au sol jusqu'à ce que la crise soit résolue, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige le décollage.

(2) En cas de dommages à la surface, le droit de rétention sera levé si l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre est satisfait du cautionnement fourni par l'exploitant de l'aéronef couvrant l'évaluation faite par l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre des dommages causés et si l'autorité d'enquêtes sur les accidents est satisfaite que la présence de l'aéronef n'est plus nécessaire aux fins de son enquête.

(3) En cas d'infraction aux règles de police, de douane ou de circulation ou aux dispositions du présent Code, le droit de rétention sera levé si les besoins de l'enquête ne nécessitent plus l'immobilisation de l'aéronef.

Section 5 - Mise sous séquestre

Article II.7.31 - Champ d'application

En cas d'exercice d'une activité de transport aérien par une entreprise non régulièrement autorisée, le Ministre chargé de

l'aviation civile pourra prononcer par arrêté, à l'expiration d'un délai de huit jours suivant une mise en demeure notifiée à cette entreprise, la mise sous séquestre des appareils utilisés.

Section 6 - Droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle

Article II.7.32 - Exemption de saisie en cas de contestation sur les brevets

(1) Lorsqu'un aéronef d'un Etat contractant est employé à la navigation arienne internationale, l'entrée autorisée sur le territoire d'un autre Etat contractant ou le transit autorisé à travers le territoire dudit Etat, avec ou sans atterrissage, ne donne lieu ni à saisie ou rétention de l'aéronef, ni à réclamation à l'encontre de son propriétaire ou exploitant, ni à toute autre intervention de la part ou au nom de cet Etat ou de toute personne qui s'y trouve, du fait que la construction, le mécanisme, les pièces, les accessoires ou l' exploitation de l' aéronef porteraient atteinte aux droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle dument délivré ou déposé dans un Etat sur le territoire duquel a pénétré l 'aéronef, étant convenu que, dans cet Etat, il n'est exigé en aucun cas un dépôt de garantie en raison de l 'exemption de saisie ou de rétention de l l'aéronef

(2) Les dispositions de l'alinéa 1 s'appliquent aussi à l'entreposage des pièces et du matériel de rechange pour les aéronefs, ainsi qu'au droit d'utiliser et de monter ces pièces et matériel lors de la réparation d'un aéronef étranger dans un État membre, aucune pièce ni aucun matériel breveté ainsi entreposé ne pouvant être vendu ou cédé à l'intérieur du territoire de cet État membre, ou exporté à des fins commerciales.

Section 7 - Garanties internationales sur des matériels d'équipement aéronautiques

Article II.7.33 - Application

La Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (ci-après nommée, dans la présente section, la « Convention ») ainsi que ceux du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (ci-après nommé, dans la présente section, le « Protocole ») ont force de loi dans tout État membre l'ayant ratifié.

Article II.7.34 - Interprétation

Le Commentaire officiel de la Convention et du Protocole, dans sa version approuvée pour distribution par le Conseil de direction de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), peut servir à l'interprétation de ces instruments.

Le Tribunal de Grande Instance de tout État membre est le tribunal compétent pour l'application de la Convention et du Protocole. A défaut de l'existence d'un Tribunal de Grande Instance en droit interne, le tribunal compétent pour l'application de la Convention et du Protocole est le Tribunal de Première Instance ou « de Primera Instancia»

Article II.7.36 - Ministre compétent

Chaque État membre désigne le Ministre chargé de l'application de la présente section et du dépôt des déclarations et des désignations faites par chaque État membre en vertu de la Convention et du Protocole.

Article II.7.37 - Texte pris pour son application

Les conditions nécessaires à l'application de la présente section sont fixées par voies législative et réglementaire.

TITRE II.1 - NAVIGATION AÉRIENNE

CHAPITRE III.1 - RÈGLES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Article III.1.1 - Obligation

(1) Tout aéronef se trouvant sur le territoire d'un État membre ou dans la région d'information de vol confiée à l'État membre par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, ou circulant au-dessus de ce territoire, ou de cette région d'information de vol, doit observer les règles internationales de la navigation aérienne et le système international de feux et signaux. Ces règles seront également observées par les aéronefs militaires de l'État membre à moins qu'elles ne soient incompatibles avec le caractère de leur mission.

(2) Les aéronefs de l'État membre qui se trouvent hors de l'État membre doivent aussi observer lesdites règles, sauf prescriptions contraires de l'État survolé.

(3) Les États membres doivent adopter par voie réglementaire des règles de la navigation aérienne qui soient conformes aux règlements internationaux relatifs à l'aviation civile internationale et toutes différences à ces règles sont définies par voie d'information aéronautique (AIP).

Article III.1.2 - Usage indu de l'aviation civile

Tout Etat membre prendra des mesures appropriées pour interdire l'emploi délibéré de tout aéronef civil dans ledit Etat ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal ou sa résidence permanente dans ledit Etat à des fins incompatibles avec les buts du présent Code. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'article III.1.4 du présent Code.

Article III.1.3 - Interception des aéronefs civils

(1) Les aéronefs en vol doivent impérativement obtempérer aux ordres et signaux conventionnels leur ordonnant d'atterrir.

(2) Les aéronefs doivent se soumettre aux injonctions des commandants d'aéronefs militaires, de police et de

douane ou des personnels au sol des services militaires, de police et de douane.

Article III.1.4 - Emploi des armes

Pour assurer le respect de sa souveraineté sur son espace aérien, chaque État membre, en cas d'infraction, s'abstient de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol, et qu'en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs ne doivent pas être mises en danger. 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 III.1.5 - Respect des ordres d'interception

Tout aéronef civil doit respecter un ordre donné conformément à l'article III.1.3 du présent code. A cette fin, tout Etat membre prend toutes les mesures nécessaires dans ses lois ou règlements nationaux pour faire obligation à tout aéronef immatriculé dans ledit Etat ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit Etat de se conformer à cet ordre. Tout Etat membre rend toute violation de ces lois ou règlements applicables passible de sanctions sévères et soumet l'affaire à ses autorités compétentes conformément à son droit interne.

CHAPITRE III.2 - CIRCULATION DES AÉRONEFS

Article III.2.1 - Droit de circulation

Sous réserve d'observer la règlementation relative à la navigation et à la circulation aériennes telle qu'elle résulte des dispositions du présent code, les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire des Etats membres.

Article III.2.2 - Aéronefs civils et aéronefs d'Etat

Les Etats membres s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'Etat.

Article III.2.3 - Aéronefs sans pilote à bord

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

Article III.2.4 - Application des lois et règlements

Sous réserve des dispositions du présent Code, les lois et règlements de tout Etat membre relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs à l'intérieur de son territoire, s'appliquent, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats et lesdits aéronefs doivent s'y conformer à la sortie et à l'intérieur du territoire de cet Etat.

Article III.2.5 - Règles de l'air

(1) Tout Etat membre s'engage à adopter des mesures afin que tout aéronef survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforment aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manœuvre des aéronefs.

(2) Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

(3) Tout Etat membre s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu du présent Code.

(4) Tout Etat membre s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables. Aucune dérogation à ces règles ne peut être accordée.

Article III.2.6 - Aéronef immatriculé dans un État membre

Tout aéronef civil immatriculé dans chaque État membre ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans un État membre est tenu :

(a). d'être employé à des fins compatibles avec les buts de la Convention de Chicago ;

(b). en toute circonstance, notamment en cas d'interception, de respecter les ordres et instructions des autorités de l'État dans lequel il se trouve, si ceux-ci ne mettent pas en danger la vie des personnes se trouvant à bord et la sécurité dudit aéronef.

Article III.2.7 - Aéronef de nationalité étrangère

(1) Un aéronef de nationalité étrangère, qu'il soit aéronef civil ou aéronef d'État, ne peut circuler au-dessus du territoire d'un État membre que si ce droit lui est accordé aux termes de conventions multilatérales ou d'accords conclus entre cet État membre et l'État d'immatriculation de cet aéronef et s'il reçoit à cet effet une autorisation spéciale et temporaire.

(2) Tout aéronef de nationalité étrangère qui, sans titre, survole le territoire d'un État membre ou dont il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé dans l'espace aérien de cet État membre, est tenu de respecter tout ordre d'atterrir et toutes autres instructions des autorités de cet État membre pour mettre fin à ces violations.

Article III.2.8 - Règles

(1) L'utilisation des aéronefs sur les aires de manœuvres des aérodromes et en vol, se fait conformément à la réglementation de la circulation aérienne adoptée en vertu du présent Code.

(2) La circulation aérienne ainsi que les attributions et le rôle des services civils de la circulation aérienne sont fixés par voie réglementaire.

(3) La réglementation de la circulation aérienne générale est applicable dans l'espace aérien placé sous le contrôle de tout organisme des services de la circulation aérienne situés sur le territoire de l'État membre.

(4) En dehors de l'espace aérien d'un État membre, elle s'impose aux aéronefs portant les marques de nationalité de cet État membre, dans la mesure où elle est compatible avec les règles édictées par l'État, ou l'organisme international qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent les aéronefs.

(5) Les règles de la circulation aérienne générale ne s'appliquent pas aux aéronefs des forces de sécurité et police en vols opérationnels si elles sont incompatibles avec le caractère de la mission. Dans ce cas, une coordination entre les autorités des forces de sécurité et police, l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre et les autorités chargées du contrôle de la navigation aérienne civile, sera assurée en vue de préserver la sécurité de la navigation aérienne. Notamment lorsque les aéronefs des forces de sécurité et police empruntent l'espace aérien assigné aux aéronefs civils, ils suivent les instructions des autorités chargées du contrôle de la navigation aérienne civile.

Article III.2.9 - Zones à statut particulier

(1) Les Etats membres peuvent, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au-dessus de certaines zones de leurs territoires par les aéronefs d'autres Etats, pourvu qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre leurs aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers et les aéronefs des autres Etats qui assurent des services similaires. Ces zones à statut particulier doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. La définition desdites zones sur les territoires des Etats membres et toute modification ultérieure seront communiquées dès que possible aux autres Etats et à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

(2) Les Etats membres se réservent également le droit, dans des circonstances exceptionnelles, en période de crise dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire temporairement et avec effet immédiat les vols au-dessus de tout ou partie de leurs territoires, à condition que cette restriction ou interdiction s'applique, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats

(3) Le commandant de bord de tout aéronef qui pénètre dans une zone interdite est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, d'atterrir sur l'aérodrome le plus rapproché en dehors de ladite zone ou, à la première sommation, atterrir sur l'aérodrome qui lui est désigné.

(4) Pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, les États membres peuvent règlementer le vol au-dessus de certaines zones de leurs territoires par les aéronefs assurant des services aériens. La circulation dans cette zone réglementée est soumise à une autorisation préalable de l'autorité de l'aviation civile.

Article III.2.10 - Voltige

(1) La voltige et l'acrobatie aériennes pour les aéronefs civils doivent être exécutées conformément à la réglementation prévue à cet effet.

(2) Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec l'autorisation de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre, sous réserves de l'accord préalable de l'autorité administrative étatique territorialement compétente.

Article III.2.11 - Conduite négligente

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 bord et à la surface.

Article III.2.12 - Documents de bord, entrée, circulation et sortie

(1) Lors de l'arrivée ou du départ d'un aéronef, en quelque lieu que ce soit, l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre a le droit de visiter l'aéronef et d'examiner les certificats et documents exigés par les lois et règlements relatifs à l'aviation civile, notamment :

(a). le certificat d'immatriculation ;

(b). le certificat de navigabilité ;

(c). les licences appropriées pour chaque membre d'équipage ;

(d). le carnet de route ;

(e). la licence de la station radio de l'aéronef, s'il est muni d'appareils radioélectriques ;

(f). le manifeste passager, s'il transporte des passagers ;

(g). le manifeste et des déclarations détaillés de ce fret, s'il transporte du fret ;

(h). la copie authentifiée du permis d'exploitation aérienne ;

(i). les spécifications d'exploitation ;

(j). le document attestant la certification acoustique.

(2) La liste de ces documents, les conditions de leur délivrance, de leur retrait et de leur validité sont fixées par voie réglementaire.

(3) Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il est tenu un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, sous la forme prescrite par voie règlementaire

(4) Tout aéronef arrivant sur le territoire de l'État membre ou le quittant et pendant son séjour doit se conformer aux dispositions du présent Code et de toutes autres lois en vigueur dans l'État membre, en particulier à celles concernant l'admission des équipages, des passagers et de marchandises et les formalités d'immigration, de passeport, de douane et de quarantaine.

(5) Tout aéronef en circulation en quelque lieu qu'il se trouve, doit se soumettre aux injonctions de l'Autorité de l'aviation civile de tout État membre, des postes et aéronefs de police et douane, sous quelque forme que cette injonction lui soit donnée.

(6) L'Autorité de l'aviation civile de tout État membre, les autorités administratives de la police, de la douane peuvent notamment lorsque la sûreté ou la sécurité des vols l'exige, procéder à la visite des personnes, des bagages et du fret en évitant de causer un retard déraisonnable ; les modalités sont déterminées par voie réglementaire.

(7) L'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre spécifie dans les publications d'information aéronautique (AIP) les consignes à respecter par les équipages et les passagers relatives à l'arrivée et au départ.

CHAPITRE III.3 - Survol et Atterrissage

Article III.3.1 - Survol et atterrissage

(1) Les aéronefs qui effectuent un vol international doivent :

(a). suivre, pour franchir la frontière, la route aérienne qui leur est imposée ;

(b). utiliser au départ et à l'arrivée un aéroport international.

(2) Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées par autorisation administrative d'utiliser un aéroport international, conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE III.4 - SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE

Article III.4.1 - Fourniture des services de la navigation aérienne

(1) Chaque Etat membre fournit sur son territoire, afin de faciliter la navigation aérienne, les services ci-après :

(a). des services de la circulation aérienne ;

(b). des services information aéronautique ;

(c). des services conception des procédures de vol ;

(d). des services de cartes aéronautiques ;

(e). des services de télécommunications aéronautiques ;

(f). des services d'assistance météorologiques à la navigation aérienne ;

(g). des services de recherches et sauvetage.

(2) Un Etat membre peut, selon modalités fixées par voie réglementaire :

(a). conclure un accord avec un ou plusieurs États pour fournir des services de la navigation aérienne; ou

(b). déléguer la fourniture des services de la navigation aérienne à une ou des agences externes.

Article III.4.2 - Services de la circulation aérienne

(1) Des services de la circulation aérienne sont établis et assurés dans la région d'information de vol, les régions de contrôle et les zones de contrôle de l'État membre.

(2) L'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre s'assure de la fixation des règles concernant les portions d'espaces, conformément aux recommandations des conférences aéronautiques régionales : régions d'information de vols, régions de vols, régions de contrôle, routes et voies aériennes dans lesquelles sont assurés des services d'information de vol, de contrôle et d'alerte.

(3) Tout exploitant de services de la circulation aérienne doit être assuré pour sa responsabilité d'une manière qui satisfasse l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre. Une attestation d'assurance doit être présentée à toute demande de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre ou des agents de la force publique.

(4) L'Autorité de l'aviation civile de l'État membre veillera à ce que les assurances prescrites au présent chapitre restent en vigueur pendant la prestation des services.

(5) Les Autorités de l'Aviation civile de chaque Etat membre en coordination avec les autres administrations compétentes établissent et maintiennent une étroite coopération avec les autorités militaires pour assurer la sécurité des vols civils et la gestion de l'espace aérien.

(6) Toute activité présentant un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol sur le territoire de chaque Etat membre ou dans l'espace aérien où l'Etat a accepté la responsabilité de la fourniture des services de la circulation aérienne doit être coordonnée avec les fournisseurs de services de la circulation aérienne compétents dans les conditions fixées par voie règlementaire.

(7) Les règles et procédures applicables par les services de la circulation aérienne sont définies par voie réglementaire.

Article III.4.3 - Informations aéronautiques et avis aux navigateurs aériens

(1) Les limites de ces diverses portions d'espace, les centres de contrôle ou d'information de vol ainsi que toute indication concernant le fonctionnement de ces divers services de la circulation aérienne, font l'objet d'informations aéronautiques ou d'avis aux navigateurs aériens.

(2) Conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur, l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre s'assure de l'élaboration, la publication et la mise à jour d'une publication d'information aéronautique et de l'émission des avis aux navigateurs aériens.

(3) Sur les aérodromes internationaux de chaque État membre, sur d'autres aérodromes si nécessaires, sont créés des bureaux d'information chargés, sous le contrôle technique de l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre, de fournir aux équipages et exploitants tous renseignements utiles pour la préparation des vols, et essentiels pour la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne sur les tronçons de route partant de l'aérodrome. L'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre peut déléguer ce contrôle à un organisme dûment habilité.

Article III.4.4 - Télécommunications aéronautiques

(1) L'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre s'assure que les organismes ou entreprises responsables de l'établissement d'un réseau national des télécommunications aéronautiques et d'aide à la navigation aérienne prennent les mesures qu'elle estime nécessaire pour se conformer aux dispositions du présent Code.

(2) Tout système et équipement de radiocommunications et d'aides à la navigation aérienne existant ou à créer sont soumis au contrôle technique de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre.

(3) Les aides et services fournis par les services de la circulation aérienne aux aéronefs en vol donnent lieu à la perception des redevances de route correspondant à la rémunération des services rendus.

(4) Les aéronefs affectés à un service public de transport de voyageurs doivent être munis des appareils de télécommunication radioélectriques en conformité avec les normes de la règlementation en vigueur. Le personnel affecté aux télécommunications radioélectriques doit disposer des qualifications requises

(5) Aucun appareil de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destiné à assurer les communications du service mobile aéronautique ne peut être utilisé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale ; il en est de même pour les équipements de radionavigation ou de détection électromagnétique.

(6) L'Administration des télécommunications et l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre s'assurent de la signature et du suivi des accords formels chargés d'établir les responsabilités respectives concernant les aspects de la réglementation et la fourniture des services de télécommunications.

(7) Chaque Etat membre assure la gestion et la protection du spectre des radiofréquences aéronautiques conformément aux règlements applicables aux radiocommunications nationales et internationales.

(8) Il est institué aux abords des équipements de télécommunications aéronautiques des servitudes radioélectriques destinées à les protéger contre tout brouillage ou obstruction. Les modalités d'établissement desdites servitudes sont fixées par voie réglementaire.

Article III.4.5 - Assistance météorologique à la navigation aérienne

(1) Tout Etat membre désigne l'entité, appelée ci-après Administration Météorologique, chargée de procurer ou de faire procurer en son nom, l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale.

(2) L'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre veille à ce que les dispositions qui déterminent l'assistance météorologique fassent l'objet d'une publication d'information aéronautique (AIP).

(3) L'Administration météorologique et l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre s'assurent de la signature et du suivi des accords formels chargés d'établir les responsabilités respectives concernant les aspects de la réglementation et la fourniture des services météorologiques entre elles, le fournisseur des services d'assistance météorologique à la navigation aérienne, la société concessionnaire ou gérante de ses aéroports et cet Etat membre.

(4) L'Administration météorologique et l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre s'assurent :

(a). que l'observation et la prévision du phénomène de cisaillement du vent sont assurées dans le cadre de l'assistance météorologique à la navigation aérienne et que des avertissements à ce sujet sont diffusés aux usagers de l'espace aérien et ce, en collaboration avec tout organisme en charge selon les accords et les dispositions réglementaires en vigueur;

(b). que les exploitants se conforment aux dispositions en

vigueur concernant l'enregistrement par les équipages de conduite, pendant les différentes phases de vol, des observations météorologiques et des observations relatives à une activité volcanique en vue de leur transmission aux services concernés de la circulation aérienne.

Article III.4.6 : Installation des services de la navigation aérienne et système normalisé

Chaque Etat membre assure la fourniture des services de navigation aérienne sur le territoire national et dans l'espace aérien dont il a la responsabilité. A ce titre, lorsqu'il le juge réalisable et conformément aux dispositions du présent code, l'Etat :

(a). fournit des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale ;

(b). adopte et met en œuvre des systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation ;

(c). assure la publication des cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes et pratiques recommandées.

TITRE IV - AERODROMES

CHAPITRE IV.1 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article IV.1.1 - Catégories

Les aérodromes sont divisés en deux catégories selon leur usage :

(1) aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, sous réserves des restrictions ou interdictions auxquelles ils peuvent être soumis en vertu du présent Code ;

(2) aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique.

Article IV.1.2 - Obligation

(1) Le cas de force majeure excepté ou sauf autorisation de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre, le départ ou l'atterrissage d'un aéronef ne pourra se faire en dehors d'un aérodrome.

(2) Le cas de force majeure excepté ou sauf autorisation de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre, les aéronefs venant de l'étranger ou s'y rendant doivent obligatoirement atterrir sur un aérodrome international ou prendre leur départ d'un aérodrome international. Ils ne peuvent faire escale, ni à l'aller ni au retour, entre l'aérodrome international et la frontière.

(3) Les conditions de création et d'utilisation des aérodromes ouverts ou non à la circulation aérienne, les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome, avec l'accord de la personne qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé, sont fixées par voie réglementaire. Ces cas touchent notamment les hélicoptères, aéronefs sans pilote, ballons et aéronefs de traitement agricole et ultralégers motorisés (ULM).

Article IV.1.3 - Création, ouverture et fermeture

Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'État, par les collectivités publiques et les établissements publics ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions fixées par voie réglementaire.

Article IV.1.4 - Création, ouverture et exploitation par une personne autre que l'État

(1) La création, l'ouverture et l'exploitation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, par une personne autre que l'État est subordonnée à la conclusion d'une convention entre le Ministre chargé de l'aviation civile et la personne physique ou morale de droit public ou privé qui crée l'aérodrome.

(2) Le signataire de la convention prévue à l'alinéa précédent et le tiers exploitant agréé par l'administration sont solidairement responsables à l'égard de l'État.

(3) La création ou l'extension de ces aérodromes bénéficient, si besoin est, de la procédure légale d'expropriation pour cause d'utilité publique et du régime de l'occupation temporaire.

(4) Chaque État membre doit fixer par voie réglementaire les conditions de création, de certification et d'utilisation des aérodromes ouverts ou non à la circulation aérienne publique.

Article IV.1.5 - Certification des aéroports

Les aéroports utilisés pour les vols internationaux de chaque État membre doivent être certifiés dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article IV.1.6 - Assurance des aérodromes

(1) Tout exploitant d'un aérodrome doit être assuré pour sa responsabilité d'une manière qui satisfasse l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre, en relation avec la catégorie de l'aérodrome exploité. L'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance agréée par les autorités compétentes de chaque État membre.

(2) Une attestation d'assurance doit être présentée à toute demande de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre ou des agents de la force publique.

(3) L'Autorité de l'aviation civile de l'État membre veille à ce que les assurances prescrites au présent titre restent en vigueur pendant toute la période de validité de la

certification.

Article IV.1.7 - Dégradations ou travaux pouvant porter atteinte à la sécurité

(1) Si un rapport ou un procès-verbal est dressé pour constater sur un aérodrome des dégradations ou l'exécution d'ouvrages ou de travaux pouvant porter atteinte à la sécurité de la navigation aérienne ou entraver l'exploitation des services aéronautiques, l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre peut adresser aux contrevenants une mise en demeure pour leur enjoindre de cesser les travaux et, le cas échéant, de rétablir les lieux dans leur état initial.

(2) Si les contrevenants n'obtempèrent pas dans le délai fixé par la mise en demeure, l'Autorité de l'aviation civile de cet État membre peut faire, en tant que de besoin, exécuter d'office les travaux nécessaires et les frais relatifs aux travaux engagés sont à la charge des contrevenants.

Article IV.1.8 - Dispositions sanitaires

Le contrôle sanitaire aux frontières est régi par les dispositions des règlements sanitaires pris par l'Organisation Mondiale de la Santé, conformément à sa Constitution.

Article IV.1.9 - Services d'assistance en escale

La fourniture d'un ou de plusieurs services d'assistance en escale et l'auto-assistance en escale se pratiquent dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article IV.1.10 Utilisation compatible des terrains situés dans le voisinage des aérodromes

(1) Les décisions relatives à l'utilisation des terrains, à la protection de l'environnement ou à toute activité susceptible d'affecter les opérations aériennes dans le voisinage d'un aérodrome ne peuvent avoir pour effet de compromettre la sécurité, la régularité ou l'efficacité de la navigation aérienne.

(2) Les États membres établissent et mettent en œuvre un processus de coordination et de résolution des conflits entre les exigences relatives à l'utilisation des terrains, à la protection de l'environnement et les exigences de sécurité de l'aviation civile lorsque ces exigences sont susceptibles d'entrer en conflit.

(3) Les modalités d'application du processus prévu au paragraphe (2) sont fixées par voie réglementaire.

Article IV.1.11 Lutte contre le risque d'impacts d'animaux

(1) Les autorités compétentes de chaque Etat membre coopèrent et mettent en place, dans le cadre de leurs missions respectives, des dispositions nécessaires visant à éliminer les décharges, dépotoirs ou tout autre point qui risque d'attirer des animaux aux aérodromes ou à proximité et empêcher qu'il en soit créé, sauf si une évaluation faunique appropriée indique qu'il est peu probable que les conditions ainsi établies n'entraînent l'existence d'un risque aviaire ou faunique. Là où il est impossible d'éliminer des sites existants, les autorités compétentes veillent à ce que les risques qu'ils constituent pour les aéronefs soient évalués et à ce qu'ils soient réduits dans la mesure du possible.

(2) Les autorités compétentes de chaque État membre s'assurent de la prise en compte des préoccupations en matière de sécurité aéronautique lors des aménagements des terrains situés à proximité des aéroports qui risquent d'attirer des animaux.

(3) Les dispositions spécifiques à prendre ainsi que les modalités de coordination et de coopération entre les autorités compétentes de chaque Etat membre sont fixées par voie législative et règlementaire.

CHAPITRE IV.2 - AÉRODROMES OUVERTS À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE

Article IV.2.1 - Classification

Les conditions techniques et administratives de la classification des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, la procédure et les effets du classement sont déterminées par voie réglementaire.

Article IV.2.2 - Restrictions

(1) L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, 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.

(2) Ces décisions font l'objet d'avis aux navigateurs aériens et, le cas échéant, de publications et circulaires d'informations aéronautiques.

Article IV.2.3 - Conception, construction, exploitation et entretien

La conception, la construction, l'exploitation et l'entretien des aérodromes répondent aux exigences définies par voie réglementaire.

Article IV.2.4 - Concession

(1) La conception, la construction, l'exploitation et l'entretien des aérodromes sont concédés dans le cadre de conventions de concession conformément à un cahier des charges qui précise les obligations respectives du concessionnaire et de l'État membre.

(2) Le cahier des charges défini par voie réglementaire est approuvé par arrêté conjoint du Ministre chargé de l'aviation civile et des Ministres compétents.

Article IV.2.5 - Contrôle

Les aérodromes, les installations destinées à assurer le contrôle de la circulation aérienne, les télécommunications aéronautiques, la radionavigation aérienne, l'aide à la navigation aérienne, y compris les réseaux de câbles et canalisations qui les desservent, les dépendances des aérodromes et des installations à usage aéronautique, leurs exploitants et leur personnel, sont soumis au contrôle technique de l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre, quel que soit le statut juridique de son exploitant.

Article IV.2.6 - Aérodromes utilisés pour les vols internationaux

Parmi les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les règles de certification et de désignation des aérodromes utilisés pour les vols internationaux sur lesquels sont installés en permanence, des services d'immigration, de police, de douane, de santé et de quarantaine agricole sont définies par voie réglementaire.

CHAPITRE IV.3 - AÉRODROMES NON OUVERTS À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE

Article IV.3.1 - Installation

Les conditions liées à la création, la mise en œuvre et la fermeture des aérodromes civils non ouverts à la circulation aérienne publique sont établies par voie réglementaire.

Article IV.3.2 - Exploitation

Les conditions liées à l'utilisation et l'exercice du contrôle des aérodromes civils non ouverts à la circulation aérienne publique sont établies par voie réglementaire.

CHAPITRE IV.4 - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

Article IV.4.1 - Définition et portée

Des servitudes spéciales, dites servitudes aéronautiques, sont créées afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs.

Ces servitudes comprennent :

(1) Des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;

(2) Des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

Article IV.4.2 - Installations concernées

Les dispositions du présent chapitre sont applicables :

(1) aux aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;

(2) dans certaines conditions fixées par voie réglementaire à certains aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique et créés par une personne physique ou morale autre que l'État, ainsi qu'aux aérodromes situés en territoire étranger pour lesquels les zones de dégagement doivent être établies sur le territoire d'un État membre ;

(3) aux installations d'aides à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques intéressant 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 correspondants à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

Article IV.4.3 - Servitudes aéronautiques de dégagement

(1) Un plan de servitudes aéronautiques de dégagement est établi pour les aérodromes et installations définis à l'article IV.4. 2.

(2) Le plan de servitudes aéronautiques est établi dans le respect des dispositions pertinentes relevant des autres politiques sectorielles de l'Etat. Les conditions dans lesquelles il est établi, approuvé et rendu exécutoire sont fixées par voie règlementaire.

(3) À compter du même jour, aucun travail de grosses réparations ou d'amélioration exempté du permis de construire ne peut être effectué sur les bâtiments et autres ouvrages frappés de servitude sans l'autorisation du Ministre chargé de l'aviation civile.

(4) En cas d'urgence, le Ministre chargé de l'aviation civile peut prendre des mesures provisoires de sauvegarde. Ces mesures cessent d'être applicables si, dans un délai de deux ans à compter de leur adoption, elles n'ont pas été reprises dans un plan de dégagement régulièrement approuvé

Article IV.4.4 - Servitudes aéronautiques de balisage

(1) Sont prescrits par voie règlementaire, les modalités et conditions

(2) du balisage de tous les obstacles jugés dangereux pour la navigation aérienne ;

(3) d'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne ;

(4) de suppression ou de modification de dispositifs visuels de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne

Article IV.4.5 - Installations soumises à autorisation spéciale

(1) À l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement, l'établissement de certaines installations

qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne, est soumis à l'autorisation spéciale du Ministre chargé de l'aviation civile.

(2) Les catégories d'installations et les conditions auxquelles sont soumises leur établissement, modification ou enlèvement sont fixées par voie règlementaire.

Article IV.4.6 - Enlèvement ou modification

(1) Un délai pour l'enlèvement ou la modification d'ouvrages frappés de servitude ou pour pourvoir à leur balisage, ou qui ont été érigées dans une zone interdite, peut être prescrit par le tribunal saisi sur la demande du Ministre chargé de l'aviation civile, sous peine d'une astreinte de cinq cent mille (500,000) francs CFA par jour de retard.

(2) Si à l'expiration du délai, la situation n'est pas régularisée, l'Autorité de l'Aviation Civile de l'Etat Membre peut faire exécuter les travaux d'office aux frais et risques des personnes responsables.

CHAPITRE IV.5 - POLICE DES AÉRODROMES

Article IV.5.1 - Dispositions générales

(1) La police des aérodromes est assurée par l'autorité compétente de tout Etat Membre, sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aérodromes et installations dépendant de la défense nationale.

(2) Tout État membre doit fixer par voie réglementaire, les modalités d'application des dispositions du présent chapitre.

TITRE V - SÛRETÉ ET FACILITATION

CHAPITRE V.1 - ORGANISATION

Article V.1.1 - Organisation nationale de la sûreté de l'aviation civile

Tout État membre doit mettre en place une organisation en matière de sûreté de l'aviation civile, conformément à l'Annexe 17 de la Convention de Chicago dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article V.1.2 - Le Comité national de sûreté de l'aviation civile

Tout État membre doit mettre en place un Comité national de la sûreté de l'aviation civile, conformément à l'Annexe 17 de la Convention de Chicago dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article V.1.3 - Programme national de sûreté de l'aviation civile

Tout État membre doit mettre en place un programme national de sûreté de l'aviation civile.

L'Autorité compétente est responsable de l'élaboration, de la mise en œuvre et de la mise à jour d'un programme national de la sûreté de l'aviation civile.

Article V.1.4 - Politique nationale de formation de sûreté de l'aviation civile

L'Autorité compétente est responsable de l'élaboration, de la mise en œuvre et de la mise à jour d'une politique nationale de formation de sûreté de l'aviation civile.

Article V.1.5 - Autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation civile

Tout État membre doit désigner une autorité compétente en matière de sûreté. Un texte législatif ou réglementaire, désigne l'autorité compétente de l'État membre en matière de sûreté de l'aviation civile au sens de l'Annexe 17 de la Convention de Chicago.

Article V.1.6 - Programme national de contrôle de la qualité

L'Autorité compétente est responsable de l'élaboration, de la mise en œuvre et de la mise à jour d'un programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile.

Article V.1.7 - Approbation des programmes de sûreté et de formation

L'Autorité compétente de chaque État membre approuve les programmes de sûreté et de formation en matière de sûreté des transporteurs, exploitants d'aéronef ou d'aérodrome, établissements publics, et de toute autre personne ou organisme assujetti, selon les conditions fixées par voie réglementaire.

Article V.1.8 - Organisation nationale de la facilitation du transport aérien

Tout État membre doit mettre en place une organisation en matière de la facilitation du transport aérien, conformément à l'Annexe 9 de la Convention de Chicago dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article V.1.9 - Le Comité national de facilitation du transport aérien

Tout État membre met en place un Comité national de facilitation du transport aérien conformément à l'Annexe 9 de la Convention de Chicago, dans les conditions fixées par voie règlementaire.

Article V.1.10 - Programme national de facilitation du transport aérien

Tout État membre doit mettre en place un programme national de facilitation du transport aérien.

Article V.1.11 - Autorité compétente en matière de facilitation du transport aérien

Tout État membre désigne par un texte législatif ou réglementaire une autorité compétente en matière de facilitation du transport aérien, au sens de l'Annexe 9 de la Convention de Chicago.

Article V.1.12 - Mise en œuvre et application des programmes nationaux

(1) L'Autorité compétente de chaque État membre en matière de sûreté de l'aviation civile veille à assurer la mise en œuvre et à l'application du programme national de sûreté, par les ministères, organismes et établissements publics et de toute autre personne ou organisme assujetti, selon les conditions fixées par voie législative ou règlementaire.

(2) L'Autorité compétente de chaque État membre en matière de facilitation du transport aérien veille à assurer la mise en œuvre et à l'application du programme national de facilitation du transport aérien, par les ministères, organismes et établissements publics et de toute autre personne ou organisme assujetti, selon les conditions fixées par voie législative ou règlementaire.

CHAPITRE V.2 - AÉRODROMES ET INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE

Article V.2.1 - Zones réservées

(1) Des règles de circulation sont établies pour réglementer l'accès dans les zones réservées.

(2) Après avoir obtenu l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre dans l'exercice de ses pouvoirs techniques, l'exploitant d'un aérodrome ou d'une installation de navigation aérienne s'assure de la désignation, pour des raisons de sûreté, une zone dont l'accès sera réservé aux personnes autorisées à cet effet. Il doit alors clairement marquer la zone comme étant une zone à accès limité.

(3) L'accès peut être limité en permanence ou pour seulement une certaine période de temps.

(4) Les conditions d'application du présent chapitre sont fixées par voie réglementaire.

Article V.2.2 - Expulsion

Un officier de police judiciaire compétent peut utiliser la force raisonnable pour expulser toute personne qui contrevient au présent chapitre.

Article V.2.3 - Comité de sûreté de l'aéroport

(1) Tout État membre doit mettre en place un comité de sûreté dans les aéroports desservant l'aviation civile internationale.

(2) Le comité est chargé de l'élaboration d'un programme de sûreté ainsi qu'un programme de contrôle de la qualité en conformité avec :

(a). le programme national de sûreté de l'aviation civile ;

(b). les conditions fixées par voie réglementaire.

Article V.2.4 - Comité de facilitation de l'aéroport

(1) Tout État membre doit mettre en place un comité de facilitation dans les aéroports desservant l'aviation civile internationale.

(2) Le comité est chargé de l'élaboration d'un programme de la facilitation ainsi qu'un programme de contrôle de la qualité en conformité avec :

(a). le programme national de facilitation du transport aérien ;

(b). les conditions fixées par voie réglementaire.

Article V.2.5 - Contrôle de sûreté

(1) En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, tant en régime national qu'international, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de sûreté peuvent procéder à la visite des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrants ou se trouvant dans les zones à accès réglementé des aérodromes et de leurs dépendances.

(2) Les officiers de police judiciaire peuvent également, dans leur domaine de compétence, faire procéder à cette visite sous leurs ordres par des agents, que les entreprises de transport aérien ou les gestionnaires d'aérodromes ont désignés. Ces agents doivent être préalablement agréés selon les dispositions fixées par voie réglementaire. En ce qui concerne la visite des bagages à main, ils procèdent à leur inspection filtrage. En ce qui concerne la visite des personnes, leur intervention porte sur la mise en œuvre des dispositifs de contrôle. Ils peuvent procéder à des palpations de sécurité. Dans ce cas, la palpation de sécurité doit être faite par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet, si cette dernière l'exige.

(3) Les agréments sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement apparaissent incompatibles avec l'exercice des missions susmentionnées. L'agrément ne peut être retiré qu'après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

(4) Les agents des douanes peuvent, dans le même but et dans les mêmes lieux, procéder à la visite des bagages de soute, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules en régime international. Ils peuvent y faire procéder sous leurs ordres par des agents désignés dans les conditions fixées au présent article.

(5) Les conditions d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE V.3 - SÛRETE DU TRANSPORT PUBLIC

Article V.3.1 - Programme de sûreté, de contrôle de la qualité et de formation

(1) Tout transporteur desservant un aéroport affecté à l'aviation civile internationale, tout exploitant d'un aéroport affecté à l'aviation civile internationale, doit

soumettre à l'Autorité compétente de chaque État membre pour approbation, un programme de sûreté, un programme de contrôle de la qualité et un programme de formation en matière de sûreté, en conformité avec :

(a). le programme national de sûreté de l'aviation civile et le programme national de facilitation du transport aérien ;

(b). les conditions fixées par voie réglementaire.

(2) Les transporteurs aériens, les agences de voyage et les opérateurs de voyage ou de séjour affrétant tout ou partie d'un aéronef sont tenus de transmettre les données des dossiers de passagers, aux autorités compétentes de l'Etat.

Article V.3.2 - Responsabilité du transporteur

En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, le transporteur aérien doit mettre en œuvre ou s'assurer de la mise en œuvre des mesures de sûreté sur le fret, les colis postaux, les passagers et leur bagage, préalablement à leur embarquement dans les aéronefs.

Article V.3.3 - Actes d'intervention illicite et responsabilité

Sous réserves du Chapitre VII-2 sur le contrat de transport de personnes, bagages et marchandises, en cas de dommage résultant d'un acte d'intervention illicite et causé par des colis postaux ou du fret visés par le présent chapitre, la responsabilité d'une entreprise ou d'un organisme agréé ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures et mesures prévues par le présent Code.

Article V.3.4 - Sûreté du fret et des colis postaux

(1) Les conditions d'application du présent chapitre sont fixées par voie réglementaire.

(2) Elle prévoit que le fret ou les colis postaux visés au présent chapitre, ainsi que les correspondances et le transport de la presse, sont soumis à des règles particulières ou sont exemptés de procédure de sûreté.

(3) Elle assujettit d'autres intervenants dans le processus du transport aérien de marchandises, à l'obligation de mettre en œuvre des mesures de sûreté et de soumettre à l'Autorité compétente de tout État membre pour approbation, un programme de sûreté, un programme d'assurance qualité et programme de formation en matière de sûreté, en conformité avec le programme national de la sûreté et le programme national de la facilitation de l'aviation civile et d'autres dispositions fixées par voie réglementaire.

(4) Elle fixe les modalités de fouille et d'inspection des bagages, des passagers et des installations aéroportuaires, et les obligations des transporteurs aériens et des exploitants des aérodromes à leurs égards dans le but d'assurer la sûreté.

(5) Elle fixe les obligations des transporteurs aériens et des exploitants des aérodromes en cas de menace d'actes de violence.

TITRE VI - GESTION DE LA SÉCURITÉ PROGRAMME ET PLAN DE SÉCURITÉ

CHAPITRE VI.1 - PROGRAMME ET PLAN DE SÉCURITÉ.

Article VI.1.1. - Obligation

(1) Tout Etat membre met en place un programme national de sécurité dans les conditions fixées par voie réglementaire

(2) Tout Etat membre assure la gestion proactive de la sécurité en veillant à la coordination entre les autorités compétentes dans le domaine de l'aviation civile, en liaison avec les parties prenantes concernées.

(3) L'Autorité de l'Aviation Civile de l'Etat membre coordonne, l'établissement, la gestion et l'amélioration continue du programme national de sécurité, en liaison avec les parties prenantes concernées.

Article VI.1.2. - Ressources et financement du PNS

Tout membre s'assure que les entités qui ont des responsabilités en matière de sécurité de l'aviation civile, disposent des ressources financières, humaines et matérielles suffisantes pour s'acquitter de leur mandat.

Article VI.1.3. - Données et informations de sécurité de l'aviation civile

(1) L'Autorité de l'Aviation Civile et l'autorité d'enquêtes de chaque État membre mettent en place, dans le cadre de leurs missions respectives, un système de collecte et de traitement, d'analyse, de partage et d'échange des données et informations de sécurité, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

(2) L'Autorité de l'Aviation Civile de chaque État membre met en place et assure la gestion, à l'échelon national, d'un système pour la collecte, le traitement, l'analyse, l'agrégation, le partage et l'échange des données et informations de sécurité de l'aviation civile.

(3) Les données et informations de sécurité ainsi que leurs sources connexes sont protégées suivant les modalités fixées par voie règlementaire.

CHAPITRE VI.2 - SYSTÈME DE GESTION DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

Article VI.2.1 - Supervision

L'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre doit s'assurer que chaque exploitant dispose d'un système de gestion de sécurité de l'aviation civile.

Sont déterminés par voie réglementaire :

(a). les catégories de personnes physiques ou morales qui doivent élaborer et appliquer un système de gestion de la sécurité ;

(b). les différents critères à suivre dans l'élaboration du

système de gestion de la sécurité en vue de son approbation par l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre ; et

(c). les pouvoirs d'intervention de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre ainsi que des inspecteurs de l'Autorité de l'aviation civile.

Article VI.2.2 - Pouvoirs de l'Autorité de l'aviation civile

L'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre accepte le système de gestion de la sécurité des personnes soumises à l'article précédent, s'il est conforme aux critères spécifiés par voie réglementaire et veille sur son application, sous peine d'une sanction conformément aux dispositions du présent code.

TITRE VII - TRANSPORT AÉRIEN PUBLIC

CHAPITRE VII.1 - DROITS DE TRAFIC ET AUTORISATION D'EXPLOITATION

Article VII.1.1 - Licence d'exploitation et certificat de transporteur aérien

(1) L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation délivrée à titre individuel par l'autorité désignée par l'Etat membre dans les conditions fixées par voie réglementaire.

(2) Cette licence est délivrée notamment au vu de garanties morales, administratives, économiques, financières et techniques que présente l'entreprise intéressée et sur l'opportunité de la création d'un service nouveau de transport aérien.

(3) Les conditions de délivrance, de renouvellement, de suspension et de retrait de la licence d'exploitation d'une entreprise de transport aérien public sont fixées par voie réglementaire telles que stipulées à l'alinéa (1) ci-dessus.

Article VII.1.2 - Autorisation d'exploitation

(1) Toute demande d'autorisation pour l'exploitation d'un service aérien doit comporter entre autres les renseignements déterminés par voie réglementaire.

(2) Sauf disposition contraire dans un accord international bilatéral ou multilatéral, doivent faire l'objet d'une demande introduite par la voie diplomatique :

(a). l'exploitation d'un service aérien international régulier ;

(b). l'exploitation d'un service aérien international non régulier pour les aéronefs immatriculés dans un État qui n'est pas contractant à la Convention de Chicago.

Article VII.1.3 - Cession d'exploitation

Aucune entreprise agréée ou détentrice d'un agrément ou d'une licence d'exploitation ou d'un certificat ne peut céder à une autre entreprise l'exploitation de tout ou partie de ses activités qui constituent un service aérien, au sens du présent Code.

Article VII.1.4 - Contrôle

(1) Les entreprises exploitant les services aériens sont soumises durant l'exercice de leur activité aux contrôles découlant de l'application soit des conventions internationales, soit des lois et règlements en vigueur en la matière se rattachant directement ou indirectement à la circulation aérienne, à la navigation aérienne, à l'exploitation technique des aéronefs.

(2) Les contrôles dont il est question ci-dessus sont exercés au sol et durant les vols dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article VII.1.5 - Libre concurrence

(1) Les actions par les entreprises qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence en matière d'aviation civile sont prohibées, sous peine des dispositions en matière de concurrence en vigueur dans chaque État membre, notamment lorsqu'elles tendent à :

(a). limiter l'accès au marché ou le libre exercice de la concurrence d'autres entreprises ;

(b). faire obstacle à la fixation des prix par le libre jeu du marché en favorisant artificiellement leur hausse ou leur baisse.

(2) Tout engagement, convention ou clause contractuelle se rapportant à une pratique contraire à la libre concurrence est nul et de nul effet.

Article VII.1.6 - Réquisition

(1) Le Ministre chargé de l'aviation civile de chaque État membre peut, en cas de calamité publique ou de nécessité impérieuse, procéder à la réquisition des aéronefs affectés à l'exploitation de n'importe quel service aérien.

(2) La réquisition des aéronefs peut impliquer aussi la réquisition des équipages tant en personnel navigant qu'en personnel qualifié pour l'accomplissement de certaines tâches au sol.

Article VII.1.7 - Itinéraires

Aucune entreprise de services aériens réguliers de transport public ne peut modifier ses itinéraires ou abandonner l'exploitation d'une route ou d'un tronçon de route, sans s'être conformée au préalable aux conditions définies par voie réglementaire.

Article VII.1.8 - Aéronefs utilisés

(1) (a) Tous les aéronefs utilisés par des entreprises de transport aérien public d'un État membre doivent être immatriculés dans cet État membre.

(b) Nonobstant le paragraphe (a) ci-dessus, un État

membre peut à la demande d'un transporteur aérien public, inscrire sur son registre d'immatriculation, un aéronef immatriculé dans l'un des États membres.

(2) Toutefois, au cas où, par manque d'équipement dûment prouvé, une entreprise est obligée de louer ou d'affréter temporairement un aéronef immatriculé à l'étranger, l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre peut autoriser l'emploi d'un tel aéronef par cette entreprise ; un permis provisoire de circulation d'une durée limitée tel que spécifiée par voie réglementaire, lui sera accordé.

(3) Les conditions relatives à la délivrance d'une autorisation pour exercer une activité contre rémunération dans l'État membre avec des aéronefs immatriculés dans un État étranger sont définies par voie réglementaire, de même que pour effectuer un survol de l'espace aérien de l'État membre ou une escale technique sur le territoire de l'État membre.

(4) Un permis provisoire de circulation d'une durée limitée tel que spécifiée par voie réglementaire peut être également accordé à une entreprise de transport public.

(5) Les aéronefs acquis, loués ou affrétés doivent répondre aux conditions techniques fixées par voie réglementaire.

Article VII.1.9 - Transport de courrier et colis postaux

(1) Le transport du courrier et des colis postaux par voie aérienne fait l'objet d'un contrat conclu, conformément aux dispositions des Conventions d'Union Postale Universelle.

(2) Les conditions spécifiques au transport de courrier/colis postaux sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE VII.2 - CONTRAT DE TRANSPORT DE PERSONNES, BAGAGES ET MARCHANDISES

Article VII.2.1 - Contrat de transport - généralités

(1) Le contrat de transport aérien est celui par lequel une personne physique ou morale, appelée transporteur, s'engage moyennant rémunération à acheminer par air d'un point d'origine à un point de destination soit des personnes avec ou sans bagages, soit des marchandises reçues d'un expéditeur pour être remis à un destinataire, soit du courrier.

(2) L'absence de titre ou l'irrégularité des mentions requises par le présent chapitre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport.

(3) Les conditions de transport dûment déposées auprès de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre et approuvées ou homologuées par lui seront considérées comme des conditions de contrat valides sauf entente contraire entre les parties.

(4) Pour les transports internationaux, le transporteur ne peut embarquer les passagers, même à titre gratuit, qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues.

Article VII.2.2 - Conventions internationales applicables

(1) Le contrat de transport aérien international au sens de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 est soumis au régime applicable audit transport aérien international, en conformité avec les dispositions de ladite convention.

(2) Le contrat de transport aérien domestique, et le contrat de transport aérien intérieur, sont soumis aux dispositions de la Convention de Montréal du 28 mai 1999.

Section 1 - Transport domestique, transport intérieur et transport international soumis à la Convention de Montréal du 28 mai 1999

Article VII.2.3 - Champ d'application

Cette section s'applique :

(1) au contrat de transport aérien international soumis à la Convention de Montréal du 28 mai 1999 ;

(2) au contrat de transport aérien intérieur ;

(3) au contrat de transport aérien domestique.

Sous-section 1 - Titre de transport et lettre de transport

Article VII.2.4 - Contrat de transport de passagers

(1) Le contrat de transport des passagers doit être constaté par la délivrance d'un titre de transport, individuel ou collectif.

(2) Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant :

(a). l'indication des points de départ et de destination ;

(b). si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie à la Convention de Montréal et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales.

(3) L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent au premier alinéa peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans cet alinéa. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offre de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.

(4) Le transporteur délivre au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.

(5) Le transporteur donne au passager un avis écrit indiquant que la Convention de Montréal du 28 mai 1999 régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

Article VII.2.5 - Contrat de transport de marchandises

(1) Le contrat de transport par air de marchandises est constaté par la délivrance d'une lettre de transport aérien.

(2) L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

(3) La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent :

(a). l'indication des points de départ et de destination ;

(b). si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie à la Convention de Montréal et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales ;

(c). la mention du poids de l'expédition.

(4) L'expéditeur peut être tenu, pour accomplir les formalités nécessaires de douane, de police et d'autres autorités publiques en conformité avec la législation applicable, d'émettre un document indiquant la nature de la marchandise. Cette disposition ne crée pour le transporteur aucun devoir, obligation ni responsabilité.

(5) La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux :

(a). le premier exemplaire porte la mention « pour le transporteur » ; il est signé par l'expéditeur ;

(b). le deuxième exemplaire porte la mention « pour le destinataire » ; il est signé par l'expéditeur et le transporteur ;

(c). le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

(6) La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.

(7) Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, ce dernier est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

(8) Lorsqu'il y a plusieurs colis :

(a). le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes ;

(b). l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au deuxième alinéa sont utilisés.

Sous-section 2 - Responsabilité

Article VII.2.6 - Dommages aux passagers

(1) Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produite à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

(2) Pour les dommages visés à l'alinéa précédent et ne dépassant pas 100.000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut pas exclure ou limiter sa responsabilité.

(3) Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés à l'alinéa 1 dans la mesure où ils dépassent 100.000 droits de tirage spéciaux par passager s'il prouve :

(a). que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires ; ou

(b). que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

Article VII.2.7 - Dommages pour retard

(1) Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises.

(2) Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Article VII.2.8 - Dommages au passager pour retard

En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4.150 droits de tirage spéciaux par passager.

Article VII.2.9 - Dommages aux bagages

(1) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés.

(2) Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages.

(3) Dans le cas des bagages non enregistrés, dont la personne transportée a conservé la garde, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.

(4) Dans le transport de bagages, la responsabilité du

transporteur, en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1.000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.

Article VII.2.10 - Limite de responsabilité

Les dispositions de l'article VII.2.8 et du dernier alinéa de l'article VII.2.9 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

Article VII.2.11 - Dommages aux marchandises

(1) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

(2) En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article VII.2.5, alinéa 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

(3) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien, c'est-à-dire la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.

Article VII.2.12 - Révision des limites en raison de l'inflation

Un règlement communautaire peut réviser à la hausse les limites de responsabilité fixées dans la présente section pour tenir compte de l'inflation, en conformité avec les dispositions de l'article 24 de la Convention de Montréal du 28 mai 1999.

Sous-section 3 - Exonération

Article VII.2.13 - Dispositions générales

(1) Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué.

(2) Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué.

(3) Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la présente section.

Article VII.2.14 - Stipulation ou absence de limites

(1) Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente section, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

(2) Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente section est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente section.

Article VII.2.15 - Transport de marchandises

Le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants :

(a). la nature ou le vice propre de la marchandise ;

(b). l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires ;

(c). un fait de guerre ou un conflit armé ;

(d). un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

Sous-section 4 - Action en responsabilité

Article VII.2.16 - Transporteurs successifs

Au cas où un transport par aéronef, exécuté par plusieurs transporteurs successifs, est considéré comme un transport unique par convention entre les parties, chaque transporteur étant ainsi réputé partie au contrat, le recours pour dommage aux personnes ne peut être exercé que contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait cause du dommage, sauf si le premier transporteur a assumé par contrat la responsabilité pour tout le transport, le recours pour dommage à des bagages enregistrés ou à des marchandises pourra être exercé, non seulement contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours de laquelle la destruction, la perte, l'avarie ou le retard s'est produit, mais encore par l'expéditeur contre le premier transporteur et par le destinataire contre le dernier, tous ces transporteurs étant solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

Article VII.2.17 – Délais de protestation

(1) En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept (07) jours pour les bagages enregistrés et de quatorze (14) jours pour les marchandises à dater de leur réception.

(2) En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un (21) jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise aura été mis à disposition.

(3) Toute protestation doit être faite par écrit et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation. A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article VII.2.18 - Délais de recours

L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux (02) ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

Le mode de calcul du délai est déterminé par le droit du tribunal saisi de l'affaire.

Article VII.2.19 - Juridictions compétentes

(1) Les actions en responsabilité pour dommages aux personnes, bagages ou marchandises transportés devront être portées, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du domicile du transporteur aérien, soit du siège social de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

(2) En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être également intentée, outre devant les juridictions mentionnées à l'alinéa précédent, devant la juridiction du territoire d'un État partie à la Convention de Montréal du 28 mai 1999 où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

Article VII.2.20 - Dommages-intérêts, dépens et autre frais

(1) Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente section sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement.

(2) Les limites fixées par la présente section n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à la loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

(3) Le tribunal ne pourra pas accorder de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

Section 2 - Violation des règles d'embarquement

Article VII.2.21 - Violation des règles d'embarquement

La violation des règles d'embarquement des passagers dans les aéroports situés en territoire des États membres de la CEMAC relative au régime de responsabilité du transporteur est déterminée par voie règlementaire.

Section 3 - Affrètement et location

Article VII.2.22 - Affrètement

(1) Le contrat d'affrètement est un contrat par lequel une personne appelée fréteur, qui a la disposition d'un aéronef, cède moyennant rémunération à une autre personne appelée affréteur l'utilisation de tout ou partie de la capacité de cet aéronef avec son équipage pour une durée déterminée.

(2) Si le fréteur conserve la conduite technique de l'aéronef et

la direction de l'équipage sur lequel il conserve autorité, le fréteur est considéré comme exploitant de l'aéronef et l'affréteur comme le transporteur à condition que le nom de ce dernier figure sur les divers documents constituant des contrats de transport.

(3) Si l'affréteur assume toutes les obligations d'un exploitant aux termes du contrat d'affrètement et a le droit de donner des ordres à l'équipage pendant toute la durée de l'affrètement, l'affréteur est considéré comme exploitant et transporteur.

Article VII.2.23 - Location

(1) Le contrat de location est un contrat par lequel le loueur cède, moyennant rémunération, à une autre personne appelée locataire, l'utilisation de la capacité totale d'un aéronef sans équipage pour une durée déterminée.

(2) Le locataire qui assure la conduite technique de l'aéronef avec un équipage de son choix est considéré comme exploitant de l'aéronef et transporteur pour tous les contrats de transport auxquels il est partie.

Article VII.2.24 - Forme du contrat

(1) Les contrats d'affrètement et de location doivent, pour être opposable aux tiers, faire l'objet d'un écrit.

(2) Lorsque la durée de l'affrètement ou de location est supérieure à 30 jours, le contrat doit être inscrit sur le registre d'immatriculation de l'État membre.

CHAPITRE VII.3 - ORGANISATIONS D'EXPLOITATION EN COMMUN ET SERVICES EN POOL

Article VII.3.1 - Organisations d'exploitation en commun autorisés

Aucune disposition du présent code n'empêche deux ou plusieurs Etats de constituer, pour les transports aériens, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation, ni de mettre en pool leurs services aériens sur toute route ou dans toute région. Toutefois, ces organisations ou organismes et ces services en pool sont soumis à toutes les dispositions du présent Code, y compris à l'obligation d'enregistrement auprès du dépositaire.

Article VII.3.2 - Abrogation d'arrangements incompatibles

(1) Le présent Code abroge toutes les obligations et ententes entre les Etats membres qui sont incompatibles avec ses dispositions.

(2) Tout État membre qui, avant de devenir membre de la Communauté, a contracté envers un autre Etat ou un ressortissant d'un autre Etat des obligations incompatibles avec les dispositions du présent Code dénonce lesdites obligations.

TITRE VIII - TRAVAIL AÉRIEN,AVIATION GENERALE

CHAPITRE VIII.1 - TRAVAIL AERIEN

Article VIII.1.1 - Conditions d'exploitation

Les conditions d'exploitation d'aéronefs en travail aérien sont fixées par voie réglementaire.

Article VIII.1.2 - Autorisation d'exploitation aux entreprises des États tiers

L'autorisation d'exploitation est accordée aux entreprises des Etats tiers, à titre individuel par l'Autorité de l'aviation civile de chaque Etat membre. Les modalités de délivrance de l'autorisation sont fixées par les Etats membres.

Article VIII.1.3 - Cession d'exploitation

Aucune entreprise agréée ou détentrice d'un certificat ou d'une autorisation spéciale et temporaire, ne peut céder à une autre entreprise, l'exploitation de tout ou partie de ses activités qui font l'objet du présent chapitre.

Article VIII.1.4 - Aéronefs utilisés

(1) Tous les aéronefs utilisés par des entreprises de travail aérien d'un État membre doivent être immatriculés dans l'État membre.

(2) Toutefois, au cas où, par manque d'équipement dûment prouvé, une entreprise est obligée de louer ou d'affréter temporairement un aéronef immatriculé dans un Etat tiers, l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre peut autoriser l'emploi d'un tel aéronef par cette entreprise ; une autorisation d'exploitation d'une durée spécifiée par voie réglementaire, lui est alors accordée.

(3) Les aéronefs acquis, loués ou affrétés doivent répondre aux conditions techniques fixées par le présent Code.

CHAPITRE VIII.2 - AVIATION GENERALE

Article VIII.2.1 - Exploitation

(1) Les conditions d'utilisation d'aéronefs en aviation générale sont fixées par voie réglementaire.

(2) Toutefois, il est fait obligation à toute personne exploitant ce genre de service aérien de se conformer aux prescriptions relatives notamment à l'immatriculation, à l'exploitation technique des aéronefs, aux certificats de navigabilité, aux licences du personnel navigant, aux documents de bord, à la police de l'air, ainsi qu'aux règles relatives à la circulation aérienne.

Article VIII.2.2 - Conditions de circulation – Aéronefs étrangers

Au cas où des aéronefs immatriculés dans un État tiers désirent entrer dans un État membre soit aux fins de tourisme, soit à toutes autres fins ne donnant pas lieu à rémunération, soit simplement pour survoler l'espace aérien de cet État membre, avec ou sans escale technique, ils doivent satisfaire aux lois en vigueur dans cet État membre et aux obligations définies par voie réglementaire, sous réserve d'accords

internationaux aériens ou d'autorisations spéciales.

TITRE IX - RESPONSABILITÉ ET ASSURANCES

CHAPITRE IX.1 - RESPONSABILITÉ DE L'EXPLOITANT À L'ÉGARD DES TIERS À LA SURFACE

Article IX.1.1 - Dommages causés aux personnes et aux biens des tiers à la surface

(1) L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux personnes et aux biens des tiers à la surface, par les évolutions de l'aéronef ou par les personnes ou objets qui en tomberaient.

(2) Cette responsabilité est régie, dans les États membres qui l'ont ratifié, par les dispositions de la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface des aéronefs étrangers signée à Rome le 7 octobre 1952 et par tout protocole ou convention la modifiant ratifié par l'État membre, que le vol soit domestique, intérieur ou international.

Article IX.1.2 - Réparations

Les sommes mentionnées en francs à l'article 11 de ladite Convention de Rome sont converties en francs CFA de la manière suivante :

(1) pour la conversion des francs mentionnés à l'article 11 de ladite Convention de Rome en droits de tirage spéciaux, le taux de change est de 15 francs mentionnés à l'article 11 par droit de tirage spécial ;

(2) puis, le taux de change du droit de tirage spécial en francs CFA sera celui établi par le Fonds monétaire international en vigueur le jour où le tribunal fixe le montant des dommages-intérêts à payer.

CHAPITRE IX.2 - RESPONSABILITÉ DU FAIT DE L'ABORDAGE ENTRE AÉRONEFS

Article IX.2.1 - Cas de responsabilités en cas d'abordage de plusieurs aéronefs en évolution

(a). s'il est prouvé que la faute de l'exploitant de l'un de ces aéronefs ou celle de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions a été la cause de dommages à un autre aéronef ou d'autres aéronefs, ou du non-usage de ce ou ces aéronefs ou de dommage à des personnes ou des biens à bord de ce ou de ces aéronefs, cet exploitant est responsable de tous les dommages ;
si les dommages sont dus à la faute des exploitants de deux ou plusieurs aéronefs, ou de leurs préposés, chacun d'eux est responsable à l'égard des autres du dommage subi par eux en proportion de la gravité de la faute qu'ils ont respectivement commise en causant le dommage.

Article IX.2.2 - Limites de responsabilités

Le régime de responsabilité de droit commun est applicable mais l'exploitant d'aéronef impliqué dans un abordage n'encourt pas une responsabilité supérieure aux limites suivantes :

(a). pour la perte de l'autre aéronef ou le dommage subi par celui-ci, la valeur marchande avant l'abordage ou le coût des réparations ou du remplacement, le chiffre retenu étant le plus petit ;

(b). pour le non-usage de cet aéronef, 10% de la valeur retenue pour cet aéronef au paragraphe ci-dessus ;

(c). pour la mort de personnes à bord de cet autre aéronef, pour les blessures ou retard subi par elles, dommages ou perte des bagages ou marchandises, les montants prévus dans la Convention de Montréal du 28 mai 1999.

CHAPITRE IX.3 - ASSURANCES ET GARANTIES

Article IX.3.1 - Obligation

Tout aéronef civil qui assure dans un État membre un service aérien ou qui survole le territoire de dudit État membre qu'il soit immatriculé dans cet État membre ou à l'étranger, doit être assuré en ce qui concerne la responsabilité de son exploitant pour les dommages causés aux tiers et les dommages causés aux personnes, aux bagages et aux marchandises qu'il transporte.

Article IX.3.2 - Réparation des dommages

La somme assurée en vue de permettre la réparation des dommages mentionnés à l'article IX.3.1 ne doit pas être inférieure aux limites de responsabilité de l'exploitant fixées au présent Titre et au Titre VII.

Article IX.3.3 - Entreprise d'assurance

Pour les aéronefs immatriculés dans tout État membre, l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance, société ou assureur agréé par les autorités compétentes. Pour les aéronefs immatriculés à l'étranger, l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance agréée par l'État d'immatriculation.

Article IX.3.4 - Avances sur payement

(1) Les garanties et assurances prévues par le présent Code et destinées à garantir la réparation des dommages résultant de responsabilités contractuelles ou extracontractuelles sont affectées spécialement et par préférence aux paiements des indemnités correspondantes.

(2) En cas d'accident entraînant la mort ou la lésion de passagers, l'exploitant et son assureur verseront sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats, étant entendu que ces avances :

(a). ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité ; et

(b). peuvent être déduites des montants versés ultérieurement à titre de dédommagement.

Article IX.3.5 - Attestation d'assurance

(1) Une attestation d'assurance doit être présentée à toute demande de l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre ou des agents de la force publique.

(2) L'Autorité de l'aviation civile de l'État membre veille à ce que les assurances prescrites au présent chapitre restent en vigueur pendant toute la période de validité de toute licence ou certificat nécessitant comme condition préalable la détention d'une assurance en vigueur.

TITRE X - CONDITIONS D'EXERCICE DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE

Article X.1.1 - Personnel aéronautique

(1) Le commandant de bord, les pilotes, les mécaniciens navigants et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite, le contrôleur de la circulation aérienne, instructeur, technicien ou mécanicien de maintenance, agent technique d'exploitation, d'un aéronef doivent être pourvus de titres aéronautiques en cours de validité et de qualifications dans des conditions fixées par voie réglementaire, qui détermine les catégories de personnel de l'aéronautique civile.

(2) Par personnel aéronautique, on entend toute personne qui exerce des fonctions techniques à bord des aéronefs ou au sol, liées à l'aviation civile, dont l'activité nécessite la possession d'un titre aéronautique.

(3) Aucune fonction technique qui, conformément à la règlementation nécessite un titre aéronautique, ne peut être exercée sans l'octroi préalable de celui-ci et/ou de l'autorisation correspondante le cas échéant, et sans que les deux soient en vigueur.

(4) La liste des emplois, les conditions de délivrance, de renouvellement et de retrait de titres aéronautiques sont fixées par voie réglementaire.

Article X.1.2 - Titres aéronautiques et qualifications

(1) Les titres aéronautiques désignés sous l'appellation de certificats, brevets ou licences attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvrent le droit à leurs titulaires de remplir les fonctions correspondantes, sous réserve, le cas échéant, de la possession des qualifications propres à un type d'appareil, à un équipement ou aux conditions de vol, au poste de travail et de l'aptitude médicale requise correspondante.

(2) Les catégories et les privilèges des titres aéronautiques mentionnés à l'alinéa 1 et des qualifications du personnel aéronautique ainsi que les conditions de délivrance, prorogation, renouvellement, suspension ou retrait sont fixées par voie réglementaire.

(3) Ces titres aéronautiques ne sont valables que pour une période limitée, ils peuvent être renouvelés après vérification périodique des diverses aptitudes requises.

(4) Certains aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés, en raison de leurs caractéristiques particulières, notamment de masse et de vitesse, peuvent être pilotés sans titre aéronautique dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Article X.1.3 - Alcool et stupéfiants

Nul ne doit exercer une activité pour laquelle une licence a été délivrée quand il se trouve sous l'effet d'une substance psychoactive ou psychotrope. Il est interdit à toute personne se trouvant sous l'influence de boissons alcooliques, de narcotiques ou de stupéfiants de conduire un aéronef, de faire fonction de membre d'équipage ou d'exercer des fonctions de contrôleur de la circulation aérienne ou toutes autres fonctions liées à la circulation aérienne.

Article X.1.4 - Annotation des certificats, des brevets et licences

(1) 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 son certificat de navigabilité, ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronef s'écartait de cette norme.

(2) 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, son brevet ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions.

Article X.1.5 - Validité des certificats, des brevets et des licences annotés

Aucun aéronef ou membre du personnel dont le certificat, le brevet ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission 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 X.1.6 - Reconnaissance des normes existantes de compétence du personnel

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas au personnel dont les licences ont été délivrées à l'origine avant

l'expiration de l'année qui suit la date de l'adoption initiale d'une norme internationale d'aptitude pour ce personnel ; mais elles s'appliquent dans tous les cas à tout le personnel dont les licences demeurent valides cinq ans après la date d'adoption de cette norme.

Article X.1.7 - Délivrance et renouvellement des titres aéronautiques

(1) L'Autorité de l'aviation civile de l'État membre délivre, renouvelle ou valide les titres aéronautiques et les qualifications conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire.

(2) Ils peuvent être limités, suspendus pour une période limitée ou retirés définitivement. Dans ce dernier cas, l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre devra entendre les explications de l'intéressé.

(3) La délivrance et le renouvellement des titres aéronautiques et des qualifications donnent lieu au versement de redevances, dont le montant est fixé par l'État membre.

(4) Certains aéronefs, en raison de leurs caractéristiques particulières, peuvent être pilotés sans titre aéronautique dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Article X.1.8 - Validation des titres aéronautiques et qualifications étrangères

(1) L'Autorité de l'aviation civile de l'État membre peut valider ou reconnaître un certificat, brevet, licence, ou qualification délivrée par une autorité étrangère.

(2) Les conditions de validation sont fixées par voie réglementaire. La validation donne également lieu au versement de redevances, dont le montant est fixé par l'État membre.

(3) Les certificats médicaux, les formations, les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence ainsi que les homologations d'entraîneurs synthétiques de vol, obtenus ou effectués dans un autre État dans des conditions équivalentes à celles établies par le présent Code sont reconnus valables au même titre que les certificats médicaux, les formations, les épreuves et contrôles de compétence et les homologations d'entraîneurs synthétiques de vol prévus au présent Code dans des conditions fixées par voie réglementaire.

(4) En cas de doute sur l'équivalence de ces conditions, des épreuves complémentaires peuvent être exigées dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Article X.1.9 - Formation du personnel aéronautique

(1) La formation du personnel aéronautique est réalisée dans des écoles ou dans des centres d'instruction agréés dans des conditions fixées par voie réglementaire.

(2) L'agrément des écoles/centres d'instruction peut être retiré lorsque l'une des conditions d'agrément cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme présente, par ses méthodes de travail, par le comportement de son personnel ou par les matériels utilisés, un risque pour la sécurité et lorsque l'organisme concerné n'a pas été en mesure de mettre en œuvre des actions correctives.

(3) En cas de risque majeur pour la sécurité, l'agrément peut être suspendu à titre conservatoire.

(4) Les entraîneurs synthétiques de vol destinés à la formation ou au maintien des compétences du personnel navigant doivent être homologués selon des conditions fixées par voie réglementaire. Cette homologation est en outre soumise à la démonstration par l'opérateur de sa capacité à maintenir la conformité du matériel à ces conditions techniques.

Article X.1.10 - Aptitude physique et mentale

(1) Tout candidat à l'obtention ou au renouvellement d'un titre aéronautique de l'un des brevets, licences ou certificats, de l'une des qualifications ou d'une carte de membre d'équipage, doit remplir les conditions d'aptitude physique et mentale fixées par voie réglementaire.

(2) Un titre aéronautique reste valable tant que le certificat d'aptitude physique et mentale correspondant est valide.

(3) L'aptitude physique et mentale est constatée par un certificat médical délivré par un centre de médecine aéronautique agréé par l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre ou par un médecin agréé selon la nature du titre aéronautique.

(4) Aucun titulaire d'un titre aéronautique ne peut exercer les privilèges y attachés pendant toute la période durant laquelle il souffre d'une diminution de l'aptitude physique ou mentale, qui serait de nature à interdire l'octroi ou le renouvellement de son certificat médical.

(5) En cas de maladie, d'intervention chirurgicale ou d'accident entraînant une incapacité de travail de plus de vingt (20) jours, ou en cas d'implication dans un accident ou incident grave d'aviation, le personnel navigant professionnel de conduite ou de cabine et les contrôleurs de circulation aérienne doivent avoir l'accord d'un médecin agréé pour pouvoir reprendre leurs fonctions.

(6) Les expertises médicales effectuées à la demande des entreprises au profit de leur personnel aéronautique dans les conditions fixées par voie réglementaire, sont à leur charge.

(7) Les visites médicales effectuées périodiquement dans les conditions fixées par voie réglementaire, sont à la charge des entreprises employant le personnel.

Article X.1.11 - Temps de vol, périodes de service de vol et périodes de repos

Les limites applicables au temps de vol et aux périodes de

service de vol, ainsi qu'aux périodes de repos du personnel aéronautique professionnel de transport public et de travail aérien sont fixées par voie réglementaire, y compris tout autre moyen alternatif.

Article X.1.12 - Contrôle du personnel aéronautique

(1) Le personnel aéronautique civil titulaire d'un brevet, licence ou certificat en cours de validité est soumis au contrôle de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre en ce qui concerne notamment :

(a). la compétence professionnelle ;

(b). son utilisation par l'exploitant conformément à la législation en vigueur ;

(c). l'aptitude physique et mentale.

(2) Ce contrôle est exercé :

(a). soit par des agents désignés par l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre en raison de leur compétence et de leur expérience dans le domaine objet du contrôle ;

(b). par des organismes spécialisés désignés par l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre.

(3) L'opération de contrôle fait l'objet d'un ordre de mission qui confère aux agents chargés du contrôle le droit au libre accès aux installations, aux services et aux documents en rapport avec leurs missions.

(4) Les dépenses occasionnées par ce contrôle sont à la charge des entreprises et établissements objet du contrôle.

(5) Les conditions et les modalités d'exécution de ce contrôle sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE X.2 - PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

Article X.2.1 - Catégories du personnel navigant professionnel

La qualité de navigant professionnel de l'aéronautique civile est attribuée au personnel navigant 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 catégories du personnel navigant professionnel et les conditions à satisfaire pour en faire partie sont fixées par voie réglementaire.

Article X.2.2 - Personnel navigant de cabine

(1) Le personnel navigant de cabine, tel que stewards, hôtesses, doit être titulaire d'une licence de membre d'équipage délivrée par l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre.

(2) Les conditions de délivrance et de renouvellement des titres aéronautiques, qualifications ou certificats, tel un certificat de sécurité et de sauvetage, sont fixées par voie réglementaire.

Article X.2.3 - Attributions et autorité du commandant de bord

(1) 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.

(2) Dans le cadre de l'exercice de ses fonctions, le commandant de bord est responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le vol.

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

(4) 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 combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur.

(5) 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 responsable de l'exécution de la mission, le commandant de bord assure le commandement de l'aéronef pendant toute sa durée.

(6) Le commandant de bord est consignataire de l'aéronef et il est responsable de son chargement. En cas de difficulté dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il prend toutes les mesures et dispositions nécessaires à l'accomplissement de sa mission et il a le droit sans mandat spécial :

(a). d'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;

(b). de faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ;

(c). de prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;

(d). d'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et le congédier.

(7) Pendant le vol, et en cas de décès ou d'empêchement du commandant de bord, le commandement de l'aéronef doit être assuré de plein droit jusqu'au lieu de l'atterrissage par le membre d'équipage suivant dans l'ordre fixé par la liste

nominative de l'équipage dressée avant chaque vol.

Article X.2.4 - Pouvoirs du commandant de bord en cas d'infraction

(1) Lorsque le commandant de bord est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction aux lois pénales de l'État d'immatriculation de l'aéronef ou un acte qui peut compromettre ou compromet la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, ou compromet le bon ordre et la discipline à bord, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires:

(a). pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord ;

(b). pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;

(c). pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent chapitre.

(2) Il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout État où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visées à l'alinéa 1 (a) ou (b).

(3) Il peut requérir directement le concours de la force publique.

Article X.2.5 - Autres membres d'équipage et passagers

Le commandant de bord peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.

Article X.2.6 - Atterrissage avec une personne sous contrainte

(1) Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions des articles X.2.4 et X.2.5 cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins que :

(a). ce point ne soit situé sur le territoire d'un autre État et que les autorités de cet État ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte n'aient été imposées à celle-ci, pour permettre sa remise aux autorités compétentes ;

(b). l'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le commandant de bord ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes ;

(c). la personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte.

(2) Le commandant de bord doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un État avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte, informer les autorités dudit État de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.

(3) Le commandant de bord communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui, conformément à la loi de l'État d'immatriculation de l'aéronef, sont légitimement en sa possession.

Article X.2.7 - Absence de responsabilité

Lorsque l'application des mesures prévues par le présent chapitre est conforme à celui-ci, ni le commandant de bord, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures.

Article X.2.8 - Décisions prises sous la menace

En cas de détournement ou d'intervention illicite, le commandant de bord ou un autre membre de l'équipage ne saurait être tenu pour responsable des décisions prises sous la menace et l'emploi de la force qui pourraient être contraires aux règles de la circulation aérienne et aux règles de la sécurité.

CHAPITRE X.3 - PERSONNEL NAVIGANT PRIVÉ

Article X.3.1 - Personnel navigant privé

(1) La qualité de navigant privé de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant, sans rémunération, le commandement et la conduite des aéronefs ou certains services à bord définis par voie réglementaire.

(2) Nul ne peut faire partie du personnel navigant privé s'il n'est détenteur de licences et qualifications correspondant à ses aptitudes.

CHAPITRE X.4 - PERSONNEL TECHNIQUE AU SOL

Article X.4.1 - Personnel technique au sol

(1) Le personnel technique au sol est chargé d'assurer :

(a). la maintenance des aéronefs et éléments d'aéronefs ;

(b). l'exploitation des moyens techniques et la gestion de l'information aéronautique concourantes à la sécurité aérienne.

(2) Les conditions de délivrance et de renouvellement des qualifications ou certificats sont fixées par voie réglementaire

CHAPITRE X.5 - AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

Article X.5.1 - Agent technique d'exploitation

(1) L'agent technique d'exploitation est chargé d'assurer le contrôle d'exploitation du vol en :

(a). aidant le pilote commandant de bord à préparer le plan de vol d'exploitation et le plan de vol de navigation ;

(b). fournissant au pilote commandant de bord tous les renseignements nécessaires au vol avant le vol aussi bien que pendant celui-ci ;

(c). mettant en œuvre les procédures d'urgence qui sont exposées dans le manuel d'exploitation du transporteur aérien correspondant au vol contrôlé par l'agent.

(2) Les conditions de délivrance et de renouvellement des qualifications ou certificat sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE X.6 - CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Article X.6.1 - Contrôleurs de la circulation aérienne

(1) Les contrôleurs de la circulation aérienne sont chargés d'assurer la gestion du trafic aérien dans l'espace aérien national et en haute mer dans les limites de la région d'information de vol.

(2) Les conditions de délivrance et de renouvellement des licences, qualifications ou mentions sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE X.7 - DISCIPLINE

Article X.7.1 - Généralité

L'Autorité de l'aviation civile de l'État membre est chargée de l'application des sanctions établies par le présent Code à l'égard des personnes titulaires de certificats, brevets ou licences qui seraient reconnues coupables de fautes commises soit dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leur profession, soit qui auraient encouru une condamnation définitive pour crime ou pour un délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

CHAPITRE X.8 - MÉDECINE AÉRONAUTIQUE

Article X.8.1 - Médecins agréés

(1) Les médecins spécialistes en médecine aéronautique sont, après examen de leur dossier de candidature, agréés en qualité de médecins examinateurs par l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre.

(2) La décision portant agrément de ces médecins leur fait obligation de tenir et communiquer, en cas de besoin, les dossiers du personnel aéronautique, sur demande écrite et motivée de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre.

(3) La liste des médecins agréés est diffusée par l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre qui doit en leur sein désigner des médecins évaluateurs.

Article X.8.2 - Centres d'expertise de médecine aéronautique

(1) Les centres d'expertise de médecine aéronautique peuvent examiner et délivrer des certificats d'aptitude physique et mentale au personnel aéronautique civil.

(2) Les conditions d'agrément des centres d'expertise de médecine aéronautique sont définies par voie réglementaire.

Article X.8.3 - Suspension ou retrait d'agrément

L'agrément des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins spécialistes en médecine aéronautique peut être retiré lorsque l'une des conditions d'agrément cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels utilisés un risque pour la sécurité et après que la personne concernée a été mise en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

TITRE XI - REDEVANCES AÉRONAUTIQUES ET NON AÉRONAUTIQUES

CHAPITRE XI.1 - REDEVANCES AÉRONAUTIQUES ET NON AÉRONAUTIQUES

Article XI.1.1 - Redevances aéroportuaires

(1) Sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers donnent lieu à une rémunération au profit de la personne qui rend le service, sous la forme de redevances aéronautiques et non aéronautiques.

(2) Les redevances sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments et outillages qu'elles rémunèrent et doivent être appropriées aux services rendus. Elles sont calculées selon les critères fixés par voie réglementaire. Les catégories de redevances sont fixées par voie législative ou réglementaire.

(3) Tout aéroport situé dans tout Etat membre et ouvert aux aéronefs de cet Etat aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68 de la Convention de Chicago, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres Etats contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de tout Etat membre, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

(4) Les redevances que tout Etat membre peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de la navigation aérienne par les aéronefs de tout autre Etat ne doivent pas:

(a). pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires;

(b). pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

(5) Toutes ces redevances sont publiées et communiquées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un Etat intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formule des recommandations à ce sujet. Aucun Etat membre ne doit imposer de droits, taxes ou autres uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un Etat, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.

Article XI.1.2 - Redevances de navigation aérienne

(1) Une redevance de survol est perçue sur l'usage des aides et services en route, suivant la formule fixée par voie réglementaire.

(2) Peuvent être exonérés, en totalité ou en partie :

(a). les aéronefs d'État sous réserve de réciprocité ;

(b). des aéronefs civils participant à des opérations de recherche et sauvetage ou effectuant des vols pour les essais ou vérifications d'appareils ou instrument au sol.

Article XI.1.3 - Prise en charge des redevances

Les redevances aéronautiques et non aéronautiques sont à la charge de l'usager.

Article XI.1.4 - Taxes aéronautiques

La création d'une taxe aéronautique perçue sur chaque passager et l'allocation des produits de cette taxe sont fixées par voie législative ou réglementaire.

Article XI.1.5 - Modalités de perception

Les modalités de perception des redevances et taxes sont fixées par voie législative ou réglementaire.

Article XI.1.6 - Mission de l'Autorité de l'aviation civile

L'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre veille à ce que les redevances soient conformes aux normes internationales et aux recommandations de l'OACI en la matière.

TITRE XII - RECHERCHES ET SAUVETAGE

CHAPITRE XII.1 - RECHERCHES ET SAUVETAGE

Article XII.1.1 - Recherches et sauvetage

(1) Chaque État membre s'engage à prendre les mesures qu'il jugera réalisables afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et, sous réserve du contrôle par ses propres autorités, à permettre aux propriétaires de l 'aéronef ou aux autorités de l'Etat dans lequel l 'aéronef est immatriculé de prendre les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances

(2) Tout État membre doit mettre en place au sein du ministère en charge de l'aviation civile une organisation et un programme de recherche et sauvetage. Les modalités, ainsi que les plans d'intervention et les moyens pour les mettre en œuvre, sont déterminés par voie réglementaire.

(3) Les aéronefs des entreprises de transport de chaque État membre et tous autres aéronefs immatriculés dans l'État membre doivent, dans la mesure de leur possibilité, participer aux opérations de recherches et sauvetage.

(4) Toutes les autorités administratives de chaque État membre prendront les mesures pour faciliter, dans la mesure du possible, l'entrée dans cet État membre, du personnel et des équipements des autres États qui participent aux opérations de recherche et sauvetage.

(5) Le Ministre chargé de l'aviation civile peut, s'il l'estime nécessaire, réquisitionner tout aéronef, véhicule ou embarcation. Il peut conclure des accords pour prestation d'assistance avec des autorités locales ou des personnes physiques ou morales privées.

(6) Les services et moyens locaux qui ne font pas partie de l'organisation du SAR prêtent sans réserve leur concours aux équipes SAR dans les opérations et fournissent toute assistance possible aux survivants d'accidents d'aviation.

(7) Une coordination étroite est assurée entre le SAR aéronautique, le SAR maritime, et les autres administrations ou organismes capables de contribuer aux recherches et sauvetage, à travers des accords bilatéraux ou multilatéraux.

(8) Les dispositions prévues au code de la marine marchande sur l'assistance et le sauvetage maritime d'un État membre sont applicables aux aéronefs en péril en mer et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.

(9) Chaque Etat membre de la Communauté conclut des accords bilatéraux et multilatéraux de coopération en matière de recherches et sauvetage d'aéronefs en détresse avec tous les Etats voisins et avec d'autres

Etats le cas échéant.

(10) Le financement des activités de recherches et de sauvetage est assuré par le budget de chaque Etat membre ou fixé par voie règlementaire le cas échéant.

(11) les modalités d'enlèvement ou de destruction d'épaves sont fixés par voie réglementaire.

Article XII.1.2 - Déclaration de disparition

(1) Toute personne qui trouve une épave d'aéronef ou un élément d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité administrative la plus proche dans les plus brefs délais de la découverte.

(2) En cas de disparition sans nouvelle d'un aéronef, l'appareil n'est réputé perdu que trois mois à partir de la date de l'envoi des dernières nouvelles à son propos.

(3) Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration du délai prévu à l'alinéa 2, être déclaré par jugement conformément aux dispositions du Code Civil de l'État membre.

(4) L'Autorité de l'aviation civile de l'État membre pourra, sur demande, déclarer aux autorités responsables, le cas échéant, la présomption de disparition.

(5) Les modalités d'exécution des alinéas 3 et 4 suivront les dispositions du Code Civil de l'État membre.

(6) Dans le cadre de déclaration de disparition concernant les aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime, les règles relatives aux épaves maritimes s'appliquent.

TITRE XIII - ENQUÊTES TECHNIQUES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AÉRONEFS CIVILS

CHAPITRE 1 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article XIII.1.1 - Champ d'application

(1) Le présent titre concerne les enquêtes de sécurité sur les accidents et incidents de l'aviation civile survenues sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un État membre.

(2) Le présent titre s'applique également aux accidents ou incidents impliquant un aéronef immatriculé dans un État membre ou exploité par une personne physique ou morale ayant dans cet État membre son siège statutaire ou son principal établissement, lorsque :

- il ne peut être établi avec certitude que le lieu d'occurrence se trouve sur le territoire d'un État quelconque ;
- l'accident ou l'incident se produit sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre Etat qui n'ouvre pas d'enquête technique conformément à l'Annexe 13 à la Convention de Chicago ;
- l'accident ou l'incident implique un aéronef habité ou télépiloté certifié conformément à l'Annexe 8 à la Convention de Chicago, ou exploité en vertu d'une autorisation d'exploitation délivrée conformément à l'Annexe 6 à ladite Convention.

(3) Les dispositions concernant l'État de l'exploitant ne s'appliquent que s'il s'agit d'un aéronef loué, affrété, ou banalisé et si l'État de l'exploitant n'est pas l'État d'immatriculation et exerce en partie ou en totalité les fonctions et obligations de l'État d'immatriculation.

(4) Le présent titre ne s'applique pas aux accidents et incidents impliquant des aéronefs utilisés dans des opérations militaires, douanières, policières ou dans des opérations analogues, sauf disposition contraire prévue par la législation, expressément convenue entre les autorités compétentes de l'État membre.

CHAPITRE XIII-2 - ENQUÊTES TECHNIQUES

Article XIII.2.1 - Objectif

(1) L'enquête technique sur un accident ou un incident d'aviation menée en vertu du présent code a pour seul objectif la prévention des accidents et incidents, sans préjudice de l'enquête judiciaire qui peut être ouverte par l'autorité judiciaire compétente de l'Etat membre.

(2) L'enquête technique ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités et comprend notamment :

(a). la collecte et l'analyse des informations utiles ;

(b). la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs ;

(c). la protection de certains éléments d'enquête sur les accidents et les incidents ;

(d). la diffusion publique de renseignements factuels, en temps opportun, selon qu'il convient ;

(e). s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité ;

(f). l'établissement du rapport final.

Article XIII-2-2 - Enquêtes sur les accidents

En cas d'accident survenu à un aéronef de tout État membre sur le territoire d'un autre État et ayant entrainé mort ou lésion grave ou révélé de graves défectuosités techniques de l'aéronef ou des installations et services de navigation aérienne, l'État dans lequel l'accident s'est produit ouvrira une enquête technique sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Il est donné à l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction la possibilité de désigner chacun un représentant accrédité pour participer à l'enquête, assisté d'un ou de plusieurs conseillers.

Article XIII-2-3 - Autorité d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

(1) Chaque État membre met en place une autorité d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, dotée de l'autonomie administrative, financière et de gestion.

(2) L'autorité d'enquêtes est fonctionnellement indépendante, notamment de l'autorité de l'aviation civile, des exploitants d'aéronefs, des exploitants d'aérodromes, des fournisseurs de services de navigation aérienne, des autorités judiciaires et en général, de toute autre partie ou entité dont les intérêts ou les missions pourraient entrer en conflit avec les siennes ou influencer son objectivité.

(3) Chaque État membre détermine, conformément à son ordre juridique interne, l'autorité de tutelle, les modalités d'organisation, les attributions et les règles de fonctionnement de l'autorité d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

(4) L'autorité d'enquêtes exerce, de manière indépendante et sans restriction, les missions d'enquêtes de sécurité et d'analyse sur les accidents et les incidents d'aviation civile conformément au présent Code, à la Convention de Chicago et de ses Annexes applicables.

(5) Pour toute enquête de sécurité menée en vertu du présent code, l'autorité d'enquêtes est notamment habilitée à :

(a). accéder immédiatement et sans restriction aux lieux de l'accident ou de l'incident, sur lesquels il exerce un contrôle total, y compris l'aéronef, son contenu, l'épave, les pièces et tous les éléments pertinents, notamment les enregistreurs de bord et les dossiers des services de la circulation aérienne ;

(b). collecter les indices et prélever les débris, les fluides et les composants d'aéronefs afin de procéder sans retard à des examens détaillés et des analyses ;

(c). prendre toutes les dispositions utiles pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et de son contenu pendant le temps qui sera nécessaire aux fins de l'enquête ;

(d). requérir, sans que puisse lui être opposé le secret professionnel, la communication d'informations, de documents et d'enregistrements de toute nature, relatifs aux personnes, entreprises et matériels en relation avec l'accident ou l'incident et concernant notamment la formation et la qualification des personnes, la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation de l'aéronef concerné, la fourniture des services de navigation aérienne et la supervision de la sécurité, indispensables pour contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident ;

(e). entendre les témoins, les survivants, les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef concerné par l'accident ou l'incident ou de toute personne dont l'audition est jugée utile à l'enquête ;

(f). requérir, conformément à la législation nationale applicable, la réalisation des autopsies et des examens médicaux sur les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef concerné dans l'accident ou l'incident et dans la fourniture des services de navigation aérienne, sans qu'aucun obstacle ne puisse lui être opposé ;

(g). publier, sous son autorité exclusive, les comptes rendus, les déclarations, les recommandations de sécurité et les rapports finaux d'enquête, sans approbation préalable d'aucune autorité ;

(6) En coordination avec l'autorité de l'aviation civile, l'autorité d'enquêtes:

(a). participe à l'élaboration et la mise à jour de la réglementation relative à la gestion de la sécurité et aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ;

(b). contribue à la mise en place de systèmes obligatoire et volontaire de compte rendu d'événements de sécurité de l'aviation civile ;

(c). participe à l'élaboration et met en œuvre les programme et plan nationaux de sécurité de l'aviation civile ;

(d). participe à l'élaboration et met en œuvre le plan national d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles ;

(e). représente l'État membre auprès des organismes régionaux et internationaux compétents dans le domaine des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile.

(7) L'autorité d'enquêtes conclut des protocoles d'accord ou arrangements techniques avec d'autres organismes pour une coopération et assistance dans le domaine des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile.

(8) L'État membre veille à ce que l'autorité d'enquêtes dispose de ressources financières, humaines, techniques et matérielles suffisantes pour l'exercice indépendant et effectif de ses missions.

(9) Afin de garantir son indépendance fonctionnelle, l'autorité d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation veille à la prévention et à la gestion des conflits d'intérêts réels en mettant en place des procédures et mécanismes appropriés. Les membres de l'autorité d'enquête évitent les conflits d'intérêts réels et potentiels.

Article XIII-2-4 - Responsable de l'autorité d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

(1) Chaque État membre désigne, conformément à son ordre juridique interne, le responsable de l'autorité d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. Il assure la direction et la gestion de l'autorité d'enquêtes et exerce son autorité sur l'ensemble du personnel.

(2) Le responsable de l'autorité d'enquêtes est choisi parmi les professionnels de l'aviation civile disposant des qualifications, de l'expérience et des compétences requises dans les domaines des enquêtes de sécurité et de la sécurité de l'aviation civile.

(3) La nomination du responsable de l'autorité d'enquêtes emporte, de plein droit, la qualité d'enquêteur de sécurité, sous réserve du respect des critères applicables aux enquêteurs de sécurité.

(4) Le responsable de l'autorité d'enquêtes décide de l'ouverture, de la réouverture, de la conduite, de la délégation ou de la participation aux enquêtes de sécurité sur les accidents et incidents d'aviation civile. Il est habilité à :

(a). établir les procédures pour l'ouverture, l'organisation, la conduite, la délégation, la participation et la réouverture des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ;

(b). nommer et habiliter les enquêteurs de sécurité et les enquêteurs de première information conformément à la règlementation en vigueur ;

(c). déterminer l'étendue de l'enquête et les procédures à suivre pour sa réalisation, sur la base des enseignements à tirer pour améliorer la sécurité ;

(d). nommer un enquêteur désigné pour chaque enquête et constituer l'équipe d'enquête ;

(e). nommer un représentant accrédité et des conseillers techniques lors de la participation à une enquête de sécurité conduite par un autre Etat ;

(f). désigner les experts lorsque l'Etat membre participe à une enquête en raison de la présence de ses ressortissants parmi les personnes décédées ou grièvement blessées ;

(g). délivrer des accréditations et des lettres d'accord aux participants à l'enquête ;

(h). publier les comptes rendus, les déclarations, les recommandations de sécurité et les rapports finaux d'enquête.

Article XIII-2-5 - Enquêteurs

(1) L'autorité d'enquêtes dispose d'un nombre suffisant d'enquêteurs de sécurité qualifiés et de personnels techniques, par rapport à l'étendue de ses missions.

(2) Les critères de sélection, les modalités de nomination et d'habilitation, ainsi que les conditions d'exercice des fonctions d'enquêteur de sécurité, sont fixés par voie réglementaire.

(3) Dans l'exercice de leurs fonctions, les enquêteurs de sécurité sont munis d'une carte d'enquêteur délivrée par l'autorité d'enquêtes. Les caractéristiques physiques, ainsi que les modalités de délivrance, de renouvellement et de retrait de cette carte, sont fixées par voie réglementaire.

Article XIII-2-6 - Pouvoirs des enquêteurs

(1) les enquêteurs bénéficient d'un statut qui leur accorde les garanties d'indépendance nécessaires.

(2) L'autorité d'enquêtes comprend au moins un enquêteur capable d'exercer la fonction d'enquêteur désigné en cas d'accident ou d'incident grave d'aéronef.

(3) L'enquêteur désigné exerce, au nom du responsable de l'autorité d'enquêtes, le pouvoir exclusif de diriger et de conduite de l'enquête de sécurité en vertu du présent code.

(4) Les enquêteurs de sécurité sont habilités à :

(a). accéder immédiatement, librement et sans restriction au site de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef, à son contenu, à son épave ainsi qu'à tout élément utile à l'enquête, et exercer le contrôle nécessaire sur ceux-ci ;

(b). réglementer et contrôler l'accès au site de l'accident ou de l'incident ;

(c). accéder à tout lieu, bâtiment, installation ou aéronef dont l'inspection est jugée nécessaire aux fins de l'enquête ;

(d). prendre possession de tout élément utile à l'enquête, procéder à des examens, prélèvements, essais, analyses ou mesures conservatoires et assurer la préservation des éléments de preuve ;

(e). accéder immédiatement aux enregistreurs de bord, aux enregistrements des services de la circulation aérienne ainsi qu'à tout autre enregistrement ou information pertinent pour l'enquête ;

(f). requérir des autorités compétentes la réalisation d'autopsies, d'examens médicaux ou d'analyses nécessaires à l'enquête et accéder aux résultats correspondants, conformément à la réglementation applicable ;

(g). entendre les témoins ou toute personne dont

l'audition est jugée utile à l'enquête ;

(h). accéder, sans que le secret professionnel puisse leur être opposé, aux informations, documents et enregistrements détenus par toute personne physique ou morale impliquée dans la conception, la certification, la maintenance, l'exploitation de l'aéronef, la fourniture des services de navigation aérienne ou la supervision de la sécurité.

(5) Le secret professionnel n'est pas opposable aux enquêteurs de sécurité dans le cadre de l'exercice de leurs missions.

(6) Un enquêteur de sécurité ou tout membre de l'autorité d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ne peut être contraint de fournir un avis d'expert sur des questions liées à une enquête de sécurité dans le cadre de procédures judiciaires, civiles, administratives ou pénales. Les opinions émises lors d'une enquête de sécurité ne sont pas recevables comme éléments de preuve dans ces procédures.

Article XIII-2-7 - Enquêteurs de premières informations

(1) Le responsable de l'autorité d'enquêtes peut nommer et habiliter des enquêteurs de premières informations chargés, pour le compte de l'autorité d'enquêtes, d'accéder au lieu d'occurrence, de procéder aux constatations, relevés et prélèvements nécessaires, de préserver les éléments utiles à l'enquête de sécurité et d'en rendre compte au service d'enquêtes.

Article XIII-2-8 - Information, déclaration et notification des accidents et incidents

(1) Toute personne ayant connaissance d'un accident ou d'un incident, ou qui découvre une épave ou un élément d'aéronef, en informe sans délai l'autorité d'enquêtes, les autorités locales, les forces de défense ou de sécurité ou toute autre autorité compétente la plus proche.

(2) Toute autorité publique, autorité locale ou force de défense ou de sécurité informée de la survenance d'un accident ou d'un incident d'aviation civile sur le territoire national informe sans délai l'autorité d'enquêtes.

(3) Tout accident ou incident affectant ou pouvant affecter la sécurité d'un aéronef civil, survenu au sol ou dans l'espace aérien soumis à la souveraineté d'un État membre doit être déclaré par le commandant de bord soit aux autorités aéroportuaires les plus proches soit au centre de contrôle aérien avec lequel il est en liaison. La déclaration précise si l'événement a causé des dommages aux personnes ou aux biens.

(4) Si le commandant de bord est empêché de faire la déclaration mentionnée ci-dessus, celle-ci incombe aux autres membres de l'équipage, aux dirigeants de la société exploitant l'aéronef, au président de l'aéroclub dont dépend l'aéronef, ou au propriétaire de l'appareil. La déclaration est aussi faite au service d'enquêtes.

(5) Le propriétaire, l'exploitant de l'aéronef, le commandant de bord, les membres d'équipage, l'exploitant d'aérodrome, le contrôleur de la circulation aérienne, toute personne physique ou morale exerçant une activité régie par le présent code notifie sans délai au service d'enquête et fournit, par les moyens les plus rapides disponibles, le plus de renseignements possibles. Le contrôleur de la circulation aérienne prend des dispositions de nature à préserver les informations pouvant être utiles à une enquête technique.

(6) L'État membre d'occurrence adresse une notification d'accident, d'incident grave ou d'incident appelant une enquête technique, dans les délais les plus brefs, et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles à :

(a). l'Etat d'immatriculation ;

(b). l'Etat de l'exploitant ;

(c). l'Etat de conception ;

(d). l'Etat de construction ;

(e). l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieur à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion a turbo réacteur.

Toutefois, lorsque l'État d'occurrence n'est pas au courant d'un incident grave, ou d'un incident appelant une enquête, il appartient à l'État d'immatriculation, ou à l'État de l'exploitant, selon le cas, de notifier cet incident à l'État de conception, à l'État de construction et à l'État d'occurrence.

(7) Les modalités de notification des accidents et incidents, ainsi que de mise en place des systèmes de comptes rendus d'événements, sont fixées par voie réglementaire.

Article XIII-2- 9 - Protection des témoins

Aucune sanction administrative, disciplinaire, professionnelle ou pénale ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident, ou d'un incident ou d'un évènement d'aviation civile qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident, ou incident ou évènement, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité

Article XIII-2-10 - Informations sur les personnes et les marchandises dangereuses à bord

(1) Les transporteurs aériens de l'État membre ainsi que les transporteurs aériens étrangers exploitant des vols au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre mettent en œuvre des procédures permettant de:

(a). établir, dans les meilleurs délais et sur la base des informations disponibles, une liste validée des

personnes à bord de l'aéronef ;

(b). communiquer, immédiatement après la survenance d'un accident ou d'un incident grave, la liste des marchandises dangereuses transportées à bord.

(2) Les listes des personnes à bord et des marchandises dangereuses transportées à bord sont mises à la disposition, dans les meilleurs délais, de l'autorité d'enquêtes ainsi que des autres autorités compétentes concernées.

(3) Afin de permettre l'information rapide des proches et familles des personnes à bord d'un aéronef impliqué dans un accident ou un incident grave, les transporteurs aériens mettent en place un dispositif permettant aux passagers de désigner une personne à contacter en cas d'urgence.

(4) Les informations recueillies à cet effet ne peuvent être utilisées qu'à des fins d'assistance et ne peuvent être communiquées à des tiers ni exploitées à des fins commerciales.

(5) Les noms des personnes à bord d'un aéronef impliqué dans un accident ou un incident grave ne peuvent être rendus publics avant que les familles aient été informées par les autorités compétentes, sauf opposition de celles-ci.

Article XIII-2-11 - Ouverture, conduite et de participation aux enquêtes de sécurité

(1) Tout accident ou incident grave donne lieu à l'ouverture et à la conduite d'une enquête par l'autorité d'enquêtes.

(2) L'autorité d'enquêtes peut ouvrir et conduire une enquête sur un incident non visé à l'alinéa premier, s'il entend tirer des enseignements en matière de sécurité.

(3) Les modalités d'ouverture, de conduite, et de participation aux enquêtes de techniques sont fixées par voie réglementaire.

Article XIII-2-12 - Collecte et analyse des données relatives à la sécurité

Les activités confiées à l'autorité d'enquêtes comprennent également la collecte et à l'analyse de données relatives à la sécurité aérienne concernant les accidents, incidents graves, incidents ou évènements, pour autant que ces activités n'affectent pas son indépendance et n'impliquent de sa part aucune autre responsabilité d'ordre réglementaire ou administrative ou en matière de normes que celles spécifiées dans le présent titre.

Article XIII-2-13 - Délégation et assistance étrangère

L'autorité d'enquêtes peut :

(a). déléguer à un autre État contractant à la Convention de Chicago, tout ou partie de l'enquête technique ;

(b). accepter la délégation par un autre État contractant à la Convention de Chicago, de tout ou partie d'une enquête technique ;

(c). demander l'assistance d'organismes ou d'entités d'autres États contractants à la Convention de Chicago pour qu'ils fournissent :

i. les installations, équipements et appareils qui leur permettent :

(i.1) de procéder à l'expertise des débris d'épaves et des équipements de bord et d'autres objets présentant un intérêt aux fins de l'enquête ;

(i.2) d'exploiter les indications des enregistreurs de bord ;

(i.3) de mettre en mémoire et d'exploiter les données informatiques concernant les accidents d'aéronefs

ii. les experts spécialisés dans ce type d'enquêtes, afin de leur confier des travaux déterminés, et cela uniquement dans le cas d'une enquête ouverte à la suite d'un accident majeur.

Article XIII-2-14 - Conservation des indices, garde, enlèvement et transfert de garde de l'aéronef

(1) Dans l'attente de l'arrivée des enquêteurs de l'autorité d'enquêtes, nul n'est autorisé à modifier l'état des lieux où s'est produit un accident ou un incident, à y effectuer des prélèvements, de se livrer sur l'aéronef ou son épave à quelque manipulation, de procéder à son déplacement ou à son enlèvement, sauf si ces actions sont commandées par des exigences de sécurité ou par la nécessité de porter secours aux victimes.

(2) Toute autorité informée de la survenance d'un accident ou d'un incident d'aviation sur le territoire national prend toutes les mesures pour assurer la préservation et la protection des indices, garantir la garde de l'aéronef, de son contenu, de ses éléments ou de son épave et prévenir toute altération, disparition, détérioration ou utilisation non autorisée des éléments utiles à l'enquête technique.

(3) Le propriétaire, l'exploitant, les membres d'équipage et toute personne concernée par l'accident ou l'incident prennent toutes les mesures nécessaires pour protéger et conserver les indices, documents, les éléments et les enregistrements relatifs à l'événement de sécurité et notamment à éviter l'effacement après le vol des enregistrements de communications, des radars, des données de vol et des messages d'alerte.

(4) La rétention et, le cas échéant, l'altération ou la destruction, pour les besoins de l'enquête, des objets, des composants d'aéronef ou des documents soumis à examen ou à une analyse n'ouvrent droit à aucune indemnisation.

(5) L'aéronef impliqué dans un accident ou un incident survenu sur le territoire national et son contenu peuvent être mis à la disposition des personnes dûment désignées par l'État d'immatriculation, de l'exploitant, de construction ou de conception, selon le cas, dès lors que ces objets ne sont plus nécessaires à l'enquête de sécurité de l'autorité d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. Les autorités compétentes prennent toutes les mesures nécessaires pour faciliter l'accès à l'aéronef, à son contenu, à ses éléments ou à son épave.

(6) Lorsque l'État membre est l'État d'immatriculation, l'aéronef, les parties de l'aéronef, l'épave et son contenu sont mis à la disposition du propriétaire, de l'exploitant de l'aéronef ou de leur représentant dûment désigné.

(7) Lorsque l'aéronef, son contenu, ses éléments ou son épave se trouvent dans une zone à accès restreint ou interdit, les autorités compétentes prennent les mesures nécessaires pour permettre leur déplacement vers un lieu accessible aux fins de l'enquête de sécurité.

Article XIII-2-15 - Protection des éléments d'enquête sur les incidents et les accidents

(1) L'État membre qui mène l'enquête sur un accident ou un incident ne communique aucun des éléments décrits ci-dessous à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident, à moins que l'autorité compétente de l'Etat membre, en conformité avec le droit national, ne détermine que leur divulgation ou utilisation l'emporte sur les incidences négatives qu'une telle mesure risque d'avoir, aux niveaux national et international, sur ladite enquête ou sur toute enquête future :

(a). enregistrements de conversations et d'images du poste de pilotage et toutes transcriptions de ces enregistrements ;

(b). éléments sous la garde ou le contrôle de l'autorité d'enquêtes sur les accidents, à savoir :

I. toutes les déclarations obtenues de personnes par l'autorité d'enquêtes dans le cours de ses enquêtes ;

II. toutes les communications entre les personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;

III. renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes touchées par l'accident ou l'incident ;

IV. enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne;

V. analyse des renseignements et opinions sur ces derniers, y compris les renseignements des enregistreurs de bord, provenant de l'autorité d'enquêtes sur les accidents et des représentants accrédités, concernant l'accident ou l'incident ;

VI. projet de rapport final de l'enquête sur l'accident ou l'incident.

(2) L'autorité d'enquêtes peut accorder une protection équivalente à toute autre information obtenue ou produite dans le cadre d'une enquête technique lorsqu'elle estime que sa divulgation pourrait compromettre les objectifs de l'enquête ou la sécurité aérienne.

(3) L'autorité d'enquêtes met en place les mesures nécessaires pour assurer la protection, la confidentialité, l'intégrité et la sécurisation des informations de sécurité.

(4) Toute demande de divulgation d'informations visées à l'alinéa 1 fait l'objet d'une mise en balance entre l'intérêt public attaché à leur divulgation et les effets susceptibles de résulter de cette divulgation sur la sécurité aérienne, la conduite des enquêtes de sécurité et la disponibilité future des informations de sécurité.

(5) La mise en balance prévue au paragraphe (4) est effectuée, selon l'objet de la demande, par :

(a). l'autorité administrative compétente, lorsque la demande est formulée en application de la réglementation relative à l'accès à l'information ou à la transparence administrative ;

(b). l'autorité judiciaire compétente, lorsque la demande est liée à l'administration de la justice ou fait l'objet d'un contentieux ;

(c). le service d'enquête, lorsque la divulgation ou l'utilisation sollicitée vise à assurer ou à améliorer la sécurité aérienne.

(6) Avant toute décision de divulgation ou d'utilisation d'un élément visé au paragraphe (1), l'autorité administrative ou judiciaire compétente recueille l'avis du service d'enquête. Toute divulgation ou utilisation autorisée est strictement limitée aux éléments nécessaires à la réalisation de l'objectif poursuivi.

(7) Les modalités de protection et de divulgation des éléments d'enquête sur les incidents et les accidents, y compris d'application du critère de mise en balance, sont fixées conformément au droit national.

Article XIII-2-16 - Coordination et coopération avec les autorités judiciaires

L'autorité d'enquêtes et les autorités judiciaires compétentes se coordonnent et coopèrent dans le respect de leurs missions respectives, sur la base d'accords ou d'arrangements préalables garantissant l'indépendance de l'enquête de sécurité ainsi que la préservation et l'utilisation appropriée des informations et éléments de preuve.

Article XIII-2-17 - Rapport final

(1) Toute enquête technique donne lieu à un rapport établi sous une forme adaptée à la nature et à la gravité de l'incident ou accident.

(2) Le rapport d'enquête rappelle l'objectif de l'enquête technique et peut contenir des recommandations de sécurité.

(3) L'autorité d'enquêtes veille à la protection de l'identité des personnes impliquées ainsi qu'à la confidentialité des informations de sécurité conformément au présent Code.

(4) L'État membre qui mène l'enquête envoie un exemplaire du projet de rapport final aux États indiqués ci-après, en les invitant à présenter aussitôt que possible toutes observations dignes d'intérêt qu'ils souhaiteraient faire sur le rapport, avec justifications à l'appui :

(a). l'État qui a ouvert l'enquête ;

(b). l'État d'immatriculation ;

(c). l'État de l'exploitant ;

(d). l'État de conception ;

(e). l'État de construction ;

f) tous les États qui ont participé à l'enquête.

(5) L'État membre qui mène l'enquête technique rend public le rapport final dans les plus brefs délais et, si possible, dans les douze mois suivant la date de l'accident ou de l'incident grave. Lorsque ce délai ne peut être respecté, il émet une déclaration intérimaire publique à chaque date d'anniversaire de l'occurrence détaillant les progrès de l'enquête et toutes questions de sécurité qui auront été soulevées.

(6) Lorsque l'État membre qui a mené l'enquête technique sur un accident ou un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg a rendu public un rapport final, il en adresse un exemplaire à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

(7) Les modalités d'élaboration et de diffusion du rapport final d'enquête sont fixées par voie réglementaire.

Article XIII-2-18 - Recommandations de sécurité

(1) À n'importe quel stade de l'enquête technique, l'autorité d'enquêtes peut, après consultation des parties concernées lorsque cela est approprié, recommander aux autorités compétentes, y compris celles d'autres États, aux organismes, dans une correspondance d'accompagnement datée, toute mesure préventive qu'elle considère nécessaire de prendre promptement afin de renforcer la sécurité de l'aviation.

(2) Les États membres qui mènent des enquêtes sur des accidents ou incidents adressent, le cas échéant, dans une correspondance d'accompagnement datée, toutes recommandations de sécurité issues de leurs enquêtes aux autorités chargées des enquêtes sur les accidents dans les autres États intéressés et, lorsque des documents de l'OACI sont en cause, à l'OACI.

(3) Un État membre qui reçoit des recommandations de sécurité informera l'État qui a présenté les propositions des mesures préventives qu'il a prises ou qu'il envisage de prendre, ou des raisons pour lesquelles il n'en prendra pas, dans les 90 jours de la date de la correspondance d'accompagnement.

(4) Les autorités gouvernementales et administratives impliquées dans l'aviation civile prennent les mesures nécessaires pour assurer que les recommandations de sécurité formulées par l'autorité d'enquêtes sont dûment prises en considération et, le cas échéant, suivies d'effet

(5) Les modalités d'élaboration, d'émission, de suivi et de mise en œuvre des recommandations de sécurité sont fixées par voie réglementaire.

Article XIII-2-19 - Réouverture de l'enquête

(1) L'autorité d'enquêtes peut réouvrir une enquête de sécurité dans les cas suivants :

(a). l'aéronef concerné, qui était considéré comme disparu à l'issue des recherches officielles, est retrouvé ultérieurement ;

(b). des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts.

(2) Toutefois, si l'État membre qui a mené l'enquête n'est pas celui qui l'a ouverte, cet État membre devra d'abord obtenir le consentement de l'État membre qui a ouvert l'enquête.

Article XIII-2-20 - Facilitation lors des enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation civile

(1) Les États membres contractants prendront les dispositions nécessaires pour permettre l'entrée sans délais sur leur territoire, à titre temporaire, du personnel qualifié nécessaire aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations, ou à la récupération en ce qui concerne un aéronef perdu ou endommagé. À ce titre, notamment :

(a). les services compétents en matière d'immigration assurent l'entrée et le séjour de ces personnels et procèdent à la délivrance rapide des visas requis, y compris, le cas échéant, à l'arrivée et à titre exceptionnel ;

(b). les autorités compétentes admettent temporairement sur le territoire de l'État membre, sans délai, les aéronefs, les équipements, outils, pièces de rechange et matériels nécessaires aux opérations susmentionnées, en les exonérant des droits de douane, taxes et autres redevances ainsi que des

restrictions à l'importation ;

(c). les autorités compétentes autorisent et facilitent la sortie du territoire, sans délai, des aéronefs endommagés ainsi que des aéronefs, équipements, outils et pièces introduits temporairement pour les besoins d'enquête, de réparation ou de récupération ;

(d). les aéronefs endommagés, leurs éléments, ainsi que les équipements, outils et pièces admis temporairement et non réexportés dans les délais prescrits sont soumis aux dispositions de la législation nationale de l'État membre ;

(e). les services compétents en matière de douanes, en coordination avec l'autorité de l'aviation civile, assurent, sans délai, le transfert des éléments d'un aéronef endommagé vers un autre État, aux fins d'examen technique ou d'essais, et en facilitent le retour dans l'État conduisant l'enquête.

Article XIII-2-21 - Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

(1) Chaque État membre met en place un dispositif national de coordination de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles.

(2) Chaque État membre établit un plan national d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles définissant les responsabilités des parties prenantes ainsi que les mécanismes de coordination nécessaires à sa mise en œuvre.

(3) Les exploitants d'aérodromes, les exploitants aériens établis sur le territoire d'un État membre ainsi que les exploitants aériens étrangers exploitant des vols à destination ou au départ du territoire d'un État membre mettent en place un plan d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles.

(4) Les modalités d'organisation, de mise en œuvre et de contrôle des dispositifs et plans d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles sont fixées par voie législative et réglementaire.

TITRE XIV – SANCTIONS ET DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

CHAPITRE XIV.1 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article XIV.1.1 - Catégories

Deux catégories de sanctions sont prévues :

(a). les sanctions administratives ;

(b). les sanctions pénales.

Article XIV.1.2 - Sanctions administratives

(1) Sur la base d'un rapport établi par un agent assermenté, établissant une contravention, l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre, après avoir entendu le mis en cause, prend les sanctions administratives qui seront, selon le cas, l'avertissement, le blâme, la suspension, le retrait temporaire ou définitif du titre aéronautique (brevet, licence, certificat) ou qualifications du personnel ou de l'autorisation ou licence d'exploitation, ou le licenciement.

(2) L'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre peut aussi imposer des amendes, pour violation de ses règles internes ou pour violation des dispositions fixées par le présent Code, incluant les décrets, arrêtés et autres textes pris pour son application, sous réserve des autres sanctions à être prononcées par le tribunal compétent. Le taux des amendes administratives, dont le montant maximal est de trente millions (30.000.000) de francs CFA, que peut imposer l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre, et les modalités avec lesquelles elles peuvent être contestées, sont fixés par voie réglementaire.

Article XIV.1.3 - Sanctions pénales

Sur la base d'un procès-verbal établi par un inspecteur de l'Autorité de l'aviation civile ou par tout officier de police judiciaire, le tribunal compétent prend les sanctions pénales qui seront, selon le cas, l'amende, l'emprisonnement, ou les deux.

Article XIV.1.4 - Juridiction

(1) Les actes juridiques accomplis et les faits juridiques survenus à bord d'un aéronef immatriculé dans un État membre en vol sont réputés survenus en territoire de cet État membre, et régis par la loi de cet État membre à moins qu'il n'en soit disposé autrement conformément aux conventions internationales en vigueur, auxquelles cet État membre est partie. En plus de leur juridiction de droit commun, les tribunaux de cet État membre sont compétents pour connaître :

(a). des crimes, délits et contraventions commis à bord d'un aéronef ou contre un aéronef immatriculé dans cet État membre, hors du territoire de cet État membre :

i) des crimes, délits et contraventions à bord ou contre un aéronef étranger :

ii) quand l'auteur ou la victime est de nationalité de cet État membre ; ou un apatride qui a sa résidence habituelle sur le territoire dudit État membre ;

iii) quand l'aéronef atterrit dans cet État membre après la commission du crime, délit, infraction ou contravention avec l'auteur présumé de l'infraction encore à bord ; ou

iv) quand l'aéronef est loué sans équipage par un exploitant ayant son siège ou sa résidence dans l'État membre ;

(b). des cas où les auteurs ou les complices des infractions ou tentatives d'infraction suivantes se trouvent dans l'État membre pour :

i) la capture illicite et actes de violence à bord d'un aéronef étranger, tel que définis par la Convention de la Haye du 16 décembre 1970 amendé par le Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs fait à Beijing le 10 septembre 2010 ;

ii) les actes illicites concernant un aéronef étranger, tels que définis par les alinéas (a), (b) et (c) de l'article I de la Convention de Montréal du 23 septembre 1971 ;

iii) les actes illicites dans un aéroport servant à l'aviation internationale, tels que définis par l'article II du Protocole signé à Montréal le 24 février 1988, complémentaire à la Convention de Montréal du 23 septembre 1971 ;

iv) les actes illicites visés à l'article 1 de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale faite à Pékin le 10 septembre 2010, en conformité avec toutes les dispositions de l'article 8 de ladite Convention.

(2) Les tribunaux compétents sont soit ceux du lieu d'atterrissage ou soit ceux du lieu de l'arrestation au cas où l'auteur de l'infraction est postérieurement arrêté dans un autre lieu que celui de l'atterrissage.

Article XIV.1.5 - Amendes

(1) En vertu du présent Code, le montant des amendes est payé en francs CFA ou en monnaie convertible équivalente.

(2) Les amendes administratives dues en vertu du présent Code sont recouvrées par l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre et affectées exclusivement pour l'accomplissement de ses missions.

(3) En cas de refus de paiement de l'amende administrative due, le Directeur Général de l'Autorité de l'aviation civile de chaque État membre fait appel aux procédures de recouvrement forcé conformément au droit en vigueur dans chaque État membre.

CHAPITRE XIV.2 - SANCTIONS

Article XIV.2.1 - Dispositions générales

(1) Les personnes morales peuvent être tenues pour responsables d'une infraction à une disposition du présent Code lorsqu'elles ont été commises pour leur compte par toute personne qui exerce un pouvoir de direction en son sein, agissant soit individuellement, soit en tant que membre d'un organe de la personne morale, en vertu :

(a). d'un mandat de représentation de la personne morale ;

(b). d'un pouvoir de prendre des décisions au nom de la personne morale ; ou

(c). d'un pouvoir d'exercer un contrôle au sein de la personne morale.

(2) Les personnes morales peuvent être tenues pour responsables lorsque le défaut de surveillance ou de contrôle de la part d'une personne visée à l'alinéa précédent a rendu possible la commission d'une infraction pour le compte de la personne morale par une personne soumise à son autorité.

(3) La responsabilité des personnes morales en vertu des alinéas précédents n'exclut pas des poursuites pénales contre les personnes physiques auteurs, incitateurs ou complices des infractions visées par le présent Code.

(4) Dans une poursuite en raison d'une infraction au présent Code, le fait d'établir qu'elle a été commise par un employé ou un agent de l'accusé constitue une preuve suffisante de l'infraction, que l'employé ou l'agent soit identifié ou non ou qu'il ait été poursuivi ou non pour l'infraction, à moins que l'accusé n'établisse que l'infraction a été commise à son insu ou sans son consentement et qu'il a exercé toute la diligence requise en matière de surveillance ou de contrôle pour empêcher sa commission.

(5) L'incitation à commettre de manière intentionnelle un acte visé par le présent Code ou de s'en rendre complice est passible des mêmes sanctions en tant qu'infraction pénale.

Article XIV.2.2 - Exploitation d'un aéronef

Est puni d'une peine d'emprisonnement de six mois à cinq (5) ans et d'une amende de trois millions (3.000.000) à trente millions (30.000.000) de francs CFA, ou de l'une de ces peines seulement, l'exploitant technique, le propriétaire et, le cas échéant, l'exploitant commercial qui a :

(a). mis ou laissé en service un aéronef sans avoir obtenu un certificat d'immatriculation, un document de navigabilité ou un certificat acoustique ou un certificat de transporteur aérien ou une autorisation ou licence d'exploitation aérienne appropriée lorsque ceux-ci sont exigibles ;

(b). mis ou laissé en service un aéronef alors que le certificat d'immatriculation, un document de navigabilité ou un certificat acoustique ou un certificat de transporteur aérien ou une autorisation ou licence d'exploitation aérienne appropriée ont cessé d'être valides, lorsque ceux-ci sont exigibles ;

(c). mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prescrites par le présent Code ou qui aura

apposé ou fait apposer des marques non conformes à celles portées sur le certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques réglementaires ;

(d). fait ou laissé circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment tant aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qu'aux règles relatives au maintien en état de validité de ce document ;

(e). omis de tenir un quelconque des livres de bord ou y aura porté des indications inexactes ou l'aura détruit ;

(f). omis d'assurer de la manière prévue par le présent Code l'entretien de ses aéronefs, des équipements de bord et autres nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation ;

(g). fait ou laisser circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux dispositions du présent Code relatifs aux aéronefs, à l'équipement des aéronefs, aux modalités de leur utilisation, à la composition des équipages et à leurs conditions d'emploi.

Article XIV.2.3 - Autre exploitation sans autorisation

Est puni d'une peine d'emprisonnement de trois mois à un an et d'une amende d'un million (1.000.000) à trente millions (30.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement celui qui aura ouvert ou exploité sans autorisation ou qui ne se sera pas conformé aux conditions que l'autorisation détermine, un aérodrome, un organisme de maintenance, un organisme de formation, un aéro-club, ou tout autre exploitation, en contravention avec les dispositions du présent Code.

Article XIV.2.4 - Conduite de l'aéronef

Est punie d'une peine d'emprisonnement de six mois à cinq (5) ans et d'une amende de trois millions (3.000.000) à trente millions (30.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura sciemment :

(a). conduit un aéronef sans certificat d'immatriculation et de navigabilité ou avec un certificat de navigabilité ayant cessé d'être en état de validité ;

(b). conduit un aéronef sans marques d'immatriculation, conduit un aéronef sans avoir une licence appropriée, la même peine pouvant être appliquée à tout personnel navigant pour une infraction similaire ;

(c). survolé le territoire d'un État membre, des zones interdites ou réglementées, en contravention des dispositions du présent Code ;

(d). atterri hors d'un aérodrome en violation des dispositions du présent Code ;

(e). détruit des livres de bord ou y aura porté des indications inexactes ;

(f). conduit un aéronef en état d'ivresse ou sous l'effet de stupéfiants ou narcotiques, la même peine pouvant être appliquée à tout membre du personnel de conduite et à tout membre du personnel aéronautique ;

(g). commencé un vol sans être assuré que toutes les conditions de sécurité requises étaient remplies ;

(h). confié un emploi de membre de personnel navigant ou autre personnel aéronautique à une personne ne remplissant pas les conditions exigées au présent Code ;

(i). désobéi aux instructions des services de contrôle de la circulation aérienne ;

(j). exécuté sans autorisation des vols rasants ;

(k). effectué des évolutions constituant des spectacles publics sans autorisation ;

(l). effectué un vol dit d'acrobatie ou de voltige comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil au-dessus des agglomérations ;

(m). effectué un vol contrevenant aux règles applicables au vol ou à la manœuvre des aéronefs définies par l'autorité compétente ;

(n). atterri, sans raison, en vol international, sur un aérodrome qui n'est pas ouvert au service international ;

(o). refusé, sans raison, de participer à des opérations de recherches et sauvetages ;

(p). exercé un des emplois correspondant aux titres aéronautiques, brevets, licences ou certificats, et qualifications du personnel navigant en contravention avec les dispositions du présent Code ;

(q). excédé la durée de travail du personnel aéronautique prévue par le présent Code.

Article XIV.2.5 - Personnel navigant

(1) Est punie d'une peine d'emprisonnement de trente jours à un an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui exerce un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant en infraction aux dispositions du présent Code.

(2) L'interdiction de conduite d'un aéronef quelconque ou d'y travailler à bord pourra être prononcée par jugement, pour une durée de douze mois, contre le membre du personnel navigant coupable d'infraction en vertu des dispositions du présent Code.

(3) Si le membre du personnel navigant est condamné une seconde fois pour l'un quelconque de ces mêmes délits dans un délai de cinq ans après que la première condamnation sera devenue définitive, l'interdiction de

conduire un aéronef ou d'y travailler à bord sera portée au maximum et pourra être doublée.

(4) Les brevets, licences ou certificats resteront déposés pendant la durée de l'interdiction au greffe du tribunal de grande instance, ou à défaut d'un tel tribunal dans un État membre, au greffe du tribunal de première instance, où elles devront être remises dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi, les condamnés sont punis d'une peine d'emprisonnement d'un jour à un an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice des peines prévues au cas où ils conduiraient un aéronef ou d'y travailler à bord pendant l'interdiction.

Article XIV.2.6 - Atteintes à l'action des autorités compétentes

(1) Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente jours à trois (3) ans et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, le fait de :

(a). négliger ou refuser de comparaître, de témoigner ou de collaborer à une inspection de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre ou une enquête technique sur un accident ou incident d'aéronef ;

(b). négliger ou refuser de communiquer à un inspecteur de l'Autorité de l'aviation civile ou un enquêteur d'un accident ou incident les enregistrements, les matériels, les renseignements, les documents, rapports, et registres utiles, ou les communiquer en les dissimulant, en les altérant, en les mutilant ou en les faisant disparaître ;

(c). négliger ou refuser de transmettre, ou les communiquer en les dissimulant, en les altérant, en les mutilant, des renseignements statistiques et financiers ou toute information à l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre tel que l'exige le présent Code, ou omettre ou refuser de garder ou préserver des états de comptes, dossiers, enregistrements et rapports dans la forme et de la façon prescrites ou approuvées par l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre ;

(d). entraver l'exercice des fonctions d'un officier de police judiciaire, d'un inspecteur de l'Autorité de l'aviation civile, d'un enquêteur d'un accident ou incident, d'un représentant ou préposé de l'Autorité de l'aviation civile, de l'autorité d'enquête ou de l'Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale ;

(e). ne pas en rendre compte dans les conditions fixées par le présent Code pour qui, de par sa fonction, est appelé à connaître d'un accident, d'un incident ou d'un événement d'aviation civile ;

(f). enlever, cacher, retenir, sciemment et sans autorisation, tout ou partie d'un aéronef civil impliqué dans un accident ou incident, ou tout bien qui était à bord de ces aéronefs au moment de l'accident ou de l'incident, indices, documents, matériels ou enregistrements de vol sur l'aéronef ou son épave ou procéder à quelque manipulation ou prélèvement que ce soit, en dehors des cas prévues par le présent Code;

(g). modifier l'état des lieux où s'est produit un accident ou un incident d'aviation civile.

(2) Lorsque le fait prévu aux sous-alinéas précédents est commis par une personne qui, par ses fonctions, est appelée à concourir avec l'action des autorités compétentes, la peine est portée à un maximum de cinq (5) ans d'emprisonnement et à vingt millions (20.000.000) de francs CFA d'amende.

Article XIV.2.7 - Passagers indisciplinés et perturbateurs

Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente jours à six (6) mois et d'une amende de cinq cent milles (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, le fait :

(a). de refuser d'obtempérer à une instruction légitime du commandant de bord d'un aéronef ou par un membre de l'équipage au nom du commandant de bord de l'aéronef 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 ;

(b). de nuire au commandant de bord ou à un membre d'équipage dans l'exécution de ses devoirs en vertu du présent Code ;

(c). de commettre des voies de fait, proférer des menaces contre un membre de l'équipage si de tels actes l'empêchent de s'acquitter normalement de ses fonctions ou rendent difficile l'exercice de ses fonctions ; de fumer dans les toilettes ou ailleurs dans l'aéronef ;

(d). de détériorer un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;

(e). d'utiliser ou de détenir un dispositif électronique portatif ou autre objet dont l'utilisation ou la détention est interdite à bord d'un aéronef.

Article XIV.2.8 - Entreprise de transport

Est punie d'une amende de trois millions (3.000.000) à trente millions (30.000.000) de francs CFA :

(a). toute entreprise de services de transport public, services réguliers ou non-réguliers, qui :

i. a refusé, sans justification, l'accès du public à ses

services de transport ;

ii. a manqué aux obligations prescrites dans la licence ou l'autorisation d'exploitation ;

iii. n'a pas suivi les routes et utilisé les aérodromes indiqués sur la licence ou l'autorisation d'exploitation ; ou

iv. conduit son exploitation en violation des tarifs, itinéraires, fréquences et horaires approuvés ou homologués par, ou déposés auprès de, l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre selon les obligations prescrites par le présent Code ;

(b). toute entreprise de services non-réguliers de transport public qui :

i. a annoncé des horaires et itinéraires de vol régulier ;

ii. a annoncé des vols suivant une certaine fréquence ; ou

iii. a effectué périodiquement des vols, à certains jours de la semaine et avec une fréquence telle qu'ils constituent une série de vols réguliers ;

(c). toute entreprise de travail aérien qui aura manqué aux obligations prescrites dans la licence ou autorisation d'exploitation ;

(d). toute entreprise étrangère de transport aérien international qui, sans autorisation de l'Autorité de l'aviation civile de l'État membre aura débarqué ou embarqué sur le territoire de l'État membre des personnes ou du fret ou qui aura effectué un service de cabotage.

Article XIV.2.9 - Servitudes et zonage

Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente jours à un an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque contrevient aux dispositions du présent Code relatives aux servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage, et au zonage.

Article XIV.2.10 - Terrains interdits et zones réservées

Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente jours à un an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, et pourra en outre être déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident, quiconque séjournera ou pénétrera sans autorisation ou sans détenir une carte d'accès prescrite sur des terrains interdits et zones réservées par le présent Code ou les consignes des aérodromes affectés à un service public, ou y laissera séjourner ou fera pénétrer des voitures.

Article XIV.2.11 - Jets

Sans préjudice de poursuites et peines prévues au Code pénal, est puni d'une peine d'emprisonnement de trente jours à un an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque fait un jet volontaire et inutile d'objets ou matières susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface à bord d'un aéronef en évolution, même si ce jet n'a causé aucun dommage.

Article XIV.2.12 - Voyager sans titre ou permission

Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente jours à un an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui 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.

Article XIV.2.13 - Soustraction au contrôle exercé sur un aérodrome

Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente jours à un an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement celui qui sciemment aura tenté de se soustraire aux contrôles exercés sur l'aérodrome prescrits par le présent Code.

Article XIV.2.14 - Environnement

Sans préjudice de l'application des dispositions du Code pénal de chaque Etat Membre, ainsi que des lois applicables à la protection de l'environnement, est punie d'une peine d'emprisonnement de trente jours à trois (3) ans et d'une amende d'un million (1.000.000) à trente millions (30.000.000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui pollue, dégrade les sols et sous-sols, altère la qualité de l'air ou des eaux en infraction aux dispositions du Chapitre II-5 du présent Code.

Article XIV.2.15 - Transport ou utilisation sans autorisation

(1) Est puni d'une peine d'emprisonnement de six mois à cinq (5) ans et d'une amende de trois millions (3.000.000) à trente millions (30.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque, autre qu'un agent d'une autorité administrative autorisé dans l'exercice de ses fonctions, en violation des dispositions du présent Code, donne pour le transport ou transporte à bord d'un aéronef civil une arme, des munitions, un explosif, une marchandise dangereuse.

(2) Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente jours à un an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement quiconque, autre qu'un agent d'une autorité administrative autorisé dans l'exercice de ses fonctions, en violation des dispositions du présent Code :

(a). donne pour le transport ou transporte à bord d'un

aéronef civil, un pigeon voyageur, ou un objet de correspondance compris dans le monopole postal ;

(b). transporte ou utilise des appareils photographiques dont le transport et l'usage ont été interdits ; ou

(c). fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit.

Article XIV.2.16 - Violence contre un aéronef, un aérodrome ou une installation

(1) Est punie de la réclusion à perpétuité toute personne qui, illicitement et intentionnellement, s'empare d'un aéronef en service ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence, ou par contrainte, ou par toute autre forme d'intimidation, ou par tout moyen technologique.

(2) Est punie de la réclusion à perpétuité toute personne qui illicitement et intentionnellement :

(a). accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;

(b). détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;

(c). place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;

(d). détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ;

(e). communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol;

(f). utilise un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;

(g). libère ou décharge à partir d'un aéronef en service une arme BCN ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;

(h). utilise contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service une arme BCN ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ; ou

(i). transporte, fait transporter ou facilite le transport à bord d'un aéronef :

I. des explosifs ou des matières radioactives, en sachant que ceux-ci sont destinés à provoquer, ou à menacer de provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves, ladite menace étant assortie ou non, d'une condition, afin d'intimider une population ou de contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque ; ou

II. toute arme BCN, en sachant qu'il s'agit d'une arme BCN au sens de l'alinéa 5 ; ou

III. des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux, en sachant que ces matières, produits ou équipements sont destinés à une activité relative aux explosifs nucléaires ou à toute autre activité nucléaire non soumise à des garanties en vertu d'un accord de garanties avec l'Agence internationale de l'énergie atomique ; ou

IV. des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme BCN sans autorisation licite et avec l'intention de les utiliser à cette fin ;

V. étant entendu que pour les activités faisant intervenir un État partie à la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale faite à Pékin le 10 septembre 2010 (ci-après la Convention de Pékin), y compris celles qui sont entreprises par une personne ou une personne morale autorisée par un État partie, il n'y a pas infraction en vertu des sous-alinéas iii et iv si le transport de ces articles ou matières est compatible avec ou destiné à une utilisation ou activité compatible avec ses droits, responsabilités et obligations en vertu du traité multilatéral de non-prolifération applicable auquel il est partie, y compris ceux qui sont cités à l'article 7 de ladite Convention.

(3) Est punie de la réclusion à perpétuité toute personne qui, illicitement et intentionnellement, avec ou sans l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme :

(a). accomplit à l'encontre d'une personne, dans un aéroport, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves ou la mort ; ou

(b). détruit ou endommage gravement les installations d'un aéroport ou des aéronefs qui ne sont pas en service et qui se trouvent dans l'aéroport ou interrompt les services de l'aéroport.

(4) Est punie de la réclusion à perpétuité toute personne qui:

(a). tente de commettre une infraction visée au présent article ;

(b). organise ou fait commettre par d'autres personnes une infraction visée au présent article ;

(c). exerce des menaces de commettre une infraction visée au présent article ou fait en sorte, illicitement et intentionnellement, qu'une personne reçoive une telle menace, dans des circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace ;

(d). participe comme complice de la personne qui commet ou tente de commettre une infraction visée au présent article ; ou

(e). illicitement ou intentionnellement, aide une personne à se soustraire à une enquête, à des poursuites ou à une peine, en sachant que cette personne a commis un acte qui constitue une infraction visée au présent article, ou qu'elle est recherchée en vue de poursuites criminelles pour une telle infraction par les autorités d'application de la loi, ou qu'elle a été condamnée pour une telle infraction.

(5) Aux fins du présent article :

(a). un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement ; en cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord ;

(b). un aéronef est considéré comme étant en service depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures suivant tout atterrissage ; la période de service s'étend en tout état de cause à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol au sens du sous-alinéa (a) ;

(c). les « installations et services de navigation aérienne » comprennent les signaux, données, renseignements ou systèmes nécessaires à la navigation de l'aéronef ;

(d). « produit chimique toxique » s'entend de tout produit chimique qui, par son action chimique sur des processus biologiques, peut provoquer chez les êtres humains ou les animaux la mort, une incapacité temporaire ou des dommages permanents. Cela comprend tous les produits chimiques de ce type, quels qu'en soient l'origine ou le mode de fabrication, qu'ils soient obtenus dans des installations, dans des munitions ou ailleurs ;

(e). « matière radioactive » s'entend de toute matière nucléaire ou autre substance radioactive contenant des nucléides qui se désintègrent spontanément (processus accompagné de l'émission d'un ou plusieurs types de rayonnements ionisants tels que les rayons alpha, bêta et gamma et les neutrons) et qui pourraient, du fait de leurs propriétés radiologiques ou fissiles, causer la mort, des dommages corporels graves ou des dommages substantiels aux biens ou à l'environnement ;

(f). « matières nucléaires » s'entend du plutonium, à l'exception du plutonium dont la concentration isotopique en plutonium 238 dépasse 80 %, de l'uranium 233, de l'uranium enrichi en isotope 235 ou 233, de l'uranium contenant le mélange d'isotopes qui se trouve dans la nature autrement que sous la forme de minerai ou de résidu de minerai, ou de toute autre matière contenant un ou plusieurs de ces éléments précités ;

(g). « uranium enrichi en isotope 235 ou 233 » s'entend de l'uranium contenant soit l'isotope 235, soit l'isotope 233, soit ces deux isotopes, en quantité telle que le rapport entre les teneurs isotopiques pour la somme de ces deux isotopes et l'isotope 238 est supérieur au rapport entre l'isotope 235 et l'isotope 238 dans l'uranium naturel ;

(h). « armes BCN » s'entend :

i. des « armes biologiques », qui sont :

(A) des agents microbiologiques ou autres agents biologiques ainsi que des toxines, quels qu'en soient l'origine ou le mode de production, de types et en quantités qui ne sont pas destinés à des fins prophylactiques, de protection ou à d'autres fins pacifiques ; ou

(B) des armes, de l'équipement ou des vecteurs destinés à l'emploi de tels agents ou toxines à des fins hostiles ou dans des conflits armés ;

ii. des « armes chimiques », qui sont, prises ensemble ou séparément :

(A) des produits chimiques toxiques et leurs précurseurs, à l'exception de ceux qui sont destinés :

1. à des fins industrielles, agricoles, médicales, pharmaceutiques, de recherche, ou à d'autres fins pacifiques ; ou
2. à des fins de protection, c'est-à-dire ayant un rapport direct avec la protection contre les produits chimiques toxiques et la protection contre les armes chimiques ; ou
3. à des fins militaires sans rapport avec l'emploi d'armes chimiques et qui ne sont pas tributaires de l'emploi, en tant que moyen de guerre, des propriétés toxiques de produits chimiques ; ou
4. à des fins de maintien de l'ordre public, y compris de lutte antiémeute sur le plan intérieur ; aussi longtemps que les types et quantités sont compatibles avec de telles fins ;

(B) des munitions et dispositifs expressément conçus pour provoquer la mort ou d'autres dommages par l'action toxique des produits chimiques toxiques définis au sous-alinéa ii.(A), qui seraient libérés du fait de l'emploi de ces munitions et dispositifs ;

(C) tout équipement expressément destiné à être utilisé directement en liaison avec l'emploi de munitions et dispositifs visés au sous-alinéa (ii);

iii. des armes nucléaires et autres dispositifs explosifs nucléaires ;

(i). « précurseur » s'entend de tout réactif chimique qui entre à un stade quelconque dans la fabrication d'un produit chimique toxique, quel que soit le procédé utilisé. Cela comprend tout composant clé d'un système chimique binaire ou à composants multiples ;

(j). les termes « matière brute » et « produit fissile spécial » ont le même sens que celui qui leur est donné dans le Statut de l'Agence internationale de l'énergie atomique, fait à New York le 26 octobre 1956.

Article XIV.2.17 - Interférence avec la navigation aérienne.

Est puni d'une peine d'emprisonnement de cinq (05) à dix (10) ans et d'une amende de trois millions (3.000.000) à trente millions (30.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui :

(a). Dans l'intention de perturber la navigation aérienne dans un État membre, installe, émet ou utilise tout balisage, signal ou communication susceptible d'être confondu avec un balisage ou un signal officiel établi en application de la présente loi ou situé sur un aérodrome ou une installation de navigation aérienne ;

(b). Maintient un tel balisage ou signal trompeur après avoir été dûment mis en demeure ou averti par l'Autorité de l'aviation civile

(c). enlève, éteint ou fait, sciemment interférence avec le fonctionnement d'un tel balisage ou d'un tel signal.

Article XIV.2.18 - Marchandises dangereuses

Une personne est coupable d'une infraction si, sciemment et connaissant les dispositions du présent code, elle délivre ou fait délivrer à un exploitant aérien pour transport commercial aérien, ou si elle cause avec témérité le transport par transport commercial aérien, d'une expédition, de fret, de bagages ou autres biens en violation des dispositions de l'Annexe 18 à la Convention de Chicago et des instructions techniques de l'OACI pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses et est passible d'une amende de trois millions (3.000.000) à neuf millions (9.000.000) de francs CFA ou d'une peine de prison n'excédant pas deux années, ou les deux.

Article XIV.2.19 - Fourniture des services de la navigation aérienne

Les sanctions administratives et pénales dans le domaine de la fourniture des services de la navigation aérienne sont définies par voie législative et règlementaire.

Article XIV.2.20 - Interception des aéronefs civils

Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente (30) jours à un (1) an et d'une amende de cinq millions (5.000.000) à vingt millions (20.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement :

(a). tout aéronef refusant d'obtempérer aux ordres et signaux conventionnels leur ordonnant d'atterrir.

(b). tout aéronef refusant de se soumettre aux injonctions des commandants d'aéronefs militaires, de police et de douane ou des personnels au sol des services militaires, de police et de douane.

CHAPITRE XIV.3 - DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article XIV.3.1 - Dispositions transitoires

(1) Les États membres dénoncent ou adaptent les accords bilatéraux existants qu'ils ont conclus avec des pays tiers, dans les domaines couverts par le présent règlement, dans un délai de trois (03) ans après l'entrée en vigueur de celui-ci.

(2) S'agissant de leurs dispositifs structurel, législatif et réglementaire, les Etats membres prennent toutes les mesures requises pour les adapter aux exigences du présent Règlement au plus tard le 31 décembre 2026. Ils en informent immédiatement la Commission de la CEMAC.

Article XIV.3.2 - Dispositions finales

(3) Sous réserve des dispositions de l'article précédent, le présent Règlement abroge toutes dispositions antérieures contraires, notamment le Règlement N° 05/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 portant adoption du Code de l'Aviation Civile de la CEMAC.

(4) Les textes réglementaires, décrets et arrêtés, et autres textes pris pour, et dans l'application de celles-ci et tout acte accompli et tout document émis en conformité avec ces dernières, continuent de s'appliquer tant qu'ils n'auront pas été remplacés, abrogés ou annulés en application du présent Règlement.