

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA

**NUMERO SPECIAL**  
**PRIX DE VENTE : 3.000 FCFA**

## REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

ABONNEMENT	6 MOIS	UN AN	ABONNEMENT ET INSERTIONS	ANNONCES ET AVIS
Côte d'Ivoire et pays de la			Adresser les demandes d'abonnement au chef du <b>Service des Journaux officiels de la République</b> de Côte d'Ivoire, B.P. V 70 Abidjan, <b>BCEAO A 0005 0002.</b>  Les abonnés désireux de recevoir un reçu sont priés d'ajouter à leur envoi le montant de l'affranchissement.  Les insertions au J.O.R.C.I. devront parvenir au Service des <i>Journaux officiels</i> au plus tard le jeudi précédant la date de parution du « J.O. »	La ligne décomposée en corps 8 de 62 lettres en signe : Interligne et blancs compris..... <b>2.500 francs</b> Pour chaque annonce répétée, la ligne <b>1.500 francs</b>  Il n'est jamais compté moins de 10 lignes ou perçu moins de..... <b>25.000 francs</b> pour les annonces.  Pour les exemplaires à certifier et à légaliser, il sera perçu en plus du prix du numéro les frais de timbre et de légalisation en vigueur.
CAPTEAO : voie ordinaire : .....	22.000	42.000		
voie aérienne : .....	28.000	39.000		
communs : voie ordinaire.....	25.000	35.000		
voie aérienne.....	30.000	50.000		
Etranger : France et pays extérieurs				
communs : voie ordinaire .....	25.000	35.000		
voie aérienne.....	30.000	50.000		
Autres pays : voie ordinaire.....	25.000	35.000		
voie aérienne.....	40.000	50.000		
Prix du numéro de l'année courante .....	1.000			
Au-delà du cinquième exemplaire .....	800			
Prix du numéro d'une année antérieure .....	1.500			
Prix du numéro légalisé.....	2.000			
Pour les envois par poste, affranchissement en plus.				

### SOMMAIRE

#### PARTIE OFFICIELLE

#### 2023 ACTES PRESIDENTIELS

#### 2022 PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

23 nov. ...	Loi n°2022-887 portant Code de l'Aviation civile.	01
30 nov. ...	Ordonnance n°2022-908 portant augmentation du plafond des avais et garanties accordés par l'Etat pour l'année 2022.	34

#### PARTIE NON OFFICIELLE

Avis et annonces	34
------------------	----

#### PARTIE OFFICIELLE

#### ACTES PRESIDENTIELS

#### PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

LOI n° 2022-887 du 23 novembre 2022 portant Code de l'Aviation civile.

L'ASSEMBLEE NATIONALE ET LE SENAT ont adopté ;

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE promulgue la loi dont la teneur suit :

LIVRE I

DISPOSITIONS GENERALES

TITRE I

DEFINITIONS

Article 1.— Au sens de la présente loi, on entend par :

- *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 qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, 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 une personne est mortellement ou grièvement blessée, l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle, a disparu ou est totalement inaccessible ;
- *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 ;

- *administrateur responsable*, toute personne désignée à qui incombe la responsabilité de performances efficaces et efficaces du Programme national de Sécurité de l'Etat ;

- *aérodrome*, surface déterminée sur terre ou sur l'eau, comprenant éventuellement bâtiments, installations et matériel, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface ;

- *aérodrome certifié*, un aérodrome dont l'exploitant a reçu un certificat d'aérodrome ;

- *aéronef*, tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre ;

- *aéronef civil*, tout aéronef autre qu'un aéronef d'Etat ;

- *aéronef d'Etat*, sont considérés comme aéronefs d'Etat, les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police ;

- *aéroport international*, tout aéroport désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaires et autres formalités analogues ;

- *affrètement*, tout contrat par lequel une personne appelée fréteur met à la disposition d'une autre personne appelée affréteur un aéronef avec équipage moyennant rémunération ;

- *agrément de transporteur aérien*, l'autorisation administrative accordée à une entreprise par le ministre chargé de l'Aviation civile pour effectuer à titre onéreux, le transport aérien de passagers, de fret ou de courrier ;

- *aire de manœuvre*, la partie d'un aérodrome utilisée pour les décollages et atterrissages des aéronefs et pour les évolutions à la surface qui se rattachent au décollage ou à l'atterrissage, à l'exclusion des aires de trafic ;

- *aire de trafic*, aire définie sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, ravitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien ;

- *annexes à la Convention de Chicago*, les documents publiés par l'Organisation de l'aviation civile internationale contenant les normes et pratiques recommandées applicables à l'aviation civile ;

- *arme BCN*, toutes armes biologiques, chimiques ou nucléaires ;

- *assistance en escale*, l'ensemble des opérations accomplies durant l'escale d'un aéronef, comprenant toutes les interventions effectuées sur l'aéronef au sol, son chargement de fret, de colis postaux, et plus généralement son ravitaillement ainsi que le service aux voyageurs ;

*Autorité nationale de l'Aviation civile, en abrégé ANAC*, l'autorité administrative indépendante de l'aviation civile prévue au Livre II de la présente loi ;

- *avion*, tout 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 ;

- *brevet*, tout titre sanctionnant un ensemble de connaissances générales, théoriques et pratiques, délivré après un examen et définitivement acquis à son titulaire ;

- *certificat d'aérodrome*, le certificat d'exploitation d'un aérodrome délivré par l'Autorité nationale de l'Aviation civile en vertu des règlements applicables en matière d'exploitation d'aérodrome ;

- *certificat de limitation de nuisances*, le document attestant que l'aéronef satisfait aux normes de limitation de nuisances ;

- *certificat de navigabilité*, le document attestant que l'aéronef est apte à effectuer la navigation aérienne ;

- *circulation aérienne*, l'ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome ;

- *circulation aérienne publique*, la circulation aérienne constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs civils et des aéronefs d'Etat soumis à la réglementation relevant de la compétence de l'autorité aéronautique civile ;

- *commandant de bord*, le pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol ;

- *concessionnaire*, la personne physique ou morale ayant obtenu par convention, l'exploitation et la gestion d'un aérodrome, une activité d'assistance en escale ou tout autre activité constituant un service public en rapport avec l'aviation civile ;

- *domaine aéroportuaire*, l'ensemble des biens immobiliers de l'Etat, comprenant notamment les emprises des aérodromes et les installations nécessaires pour les besoins de la sécurité de la circulation aérienne situées en dehors de ces emprises, affectés aux besoins de la circulation aérienne publique ;

- *données de sécurité*, ensemble défini de faits ou ensemble de valeurs de sécurité collectés de diverses sources liées à l'aviation qui est utilisé pour maintenir ou améliorer la sécurité ;

- *droit de trafic*, le droit d'embarquer, de débarquer et de transporter des passagers, des marchandises ou du courrier contre rémunération ;

- *enquêtes*, toutes investigations menées en vue de prévenir les accidents et les incidents, comprenant la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité ;

- *entreprise de transport aérien*, toute entreprise offrant ou exploitant un service aérien national ou international ;

- *incident*, tout événement, autre qu'un accident lié à l'utilisation d'un aéronef qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation ;



- *fournisseur de services de la circulation aérienne*, prestataire assurant le service de contrôle, d'information de vol ainsi que le service d'alerte au bénéfice des aéronefs et des usagers de la plateforme aéroportuaire ;

- *incident grave*, tout incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident liée 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 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 ;

- *indicateur de performance de sécurité*, tout paramètre basé sur des données utilisées pour le suivi et l'évaluation de la performance de sécurité ;

- *industrie aéronautique*, l'ensemble des personnes physiques et organisations qui exercent une activité aéronautique ;

- *informations de sécurité*, données de sécurité traitées, organisées ou analysées dans un contexte donné de manière à être utiles pour la gestion de la sécurité ;

- *lest réglementaire*, tout jet de carburant autorisé sous condition réglementaire, en vue d'assurer la sécurité, de l'aéronef et des passagers ;

- *licence*, tout titre délivré pour une période limitée, renouvelable après vérification périodique des conditions de son obtention, sanctionnant l'aptitude et le droit, pour son titulaire à remplir les fonctions correspondantes sous réserve des qualifications requises ;

- *location d'aéronef*, contrat par lequel une personne appelée bailleur met à la disposition d'une autre personne appelée preneur ou locataire, un aéronef sans équipage moyennant rémunération ;

- *matières ou marchandises dangereuses*, toutes 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 figurant dans les instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces instructions ;

- *membre d'équipage*, toute personne chargée par un exploitant d'exercer une fonction à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol ;

- *membre d'équipage professionnel*, personne rémunérée et chargée par un exploitant de fonction à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol ;

- *membre d'équipage non professionnel*, tout membre d'équipage qui n'entre pas dans la catégorie du membre d'équipage professionnel ;

- *membre d'équipage de conduite*, tout membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol ;

- *navigabilité des aéronefs*, l'état d'un aéronef en mesure de voler ;

- *navigation aérienne*, le contrôle, le guidage et l'exploitation des aéronefs d'un aéroport de départ à un aéroport de destination déterminé ;

- *niveau acceptable de performances de sécurité*, le niveau minimum de performances de sécurité de l'aviation civile dans un Etat, comme défini dans son programme national de sécurité, ou, dans le programme de sécurité d'un prestataire de services, comme défini dans son système de gestion de la sécurité, exprimé en termes d'objectifs de performance de sécurité et d'indicateurs de performance de sécurité ;

- *normes et pratiques recommandées*, toutes normes et pratiques recommandées à la convention relative à l'organisation de l'aviation civile internationale ainsi qu'à ses 19 annexes ;

- *Organisation de l'aviation civile internationale*, en abrégé OACI, institution spécialisée des Nations Unies établie par les Etats le 7 décembre 1944 pour gérer et administrer la Convention relative à l'aviation civile internationale ;

- *patrimoine aéronautique national*, les biens et droits prévus aux articles 5 et 6 de la présente loi ;

- *performance de sécurité*, le résultat d'un Etat ou d'un prestataire de services en matière de sécurité, par rapport aux objectifs et indicateurs de performance de sécurité qu'il s'est fixés ;

- *permis d'exploitation aérienne*, tout permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés ;

- *police des aérodromes*, l'ensemble des mesures ayant pour but de garantir la sécurité des aérodromes ;

- *Programme national de Sécurité*, en abrégé PNS, l'ensemble intégré de règlements et d'activités visant à améliorer la sécurité ;

- *programme national de Sécurité de l'Aviation civile*, en abrégé PNSAC, les mesures adoptées par l'Etat pour assurer la protection de l'aviation civile internationale contre des actes d'intervention illicite ;

- *qualifications*, les mentions qui, portées sur une licence de personnel navigant, ouvrent à son titulaire certaines modalités d'exercice des privilèges afférents à cette licence ;

- *règles de l'air*, l'ensemble des règlements applicables aux aéronefs et pilotes en vue de garantir la sécurité de la navigation aérienne et de s'assurer qu'un aéronef ne sera pas conduit d'une façon négligente ou imprudente, avec un risque pour la vie ou les biens de tiers ;

- *règlement aéronautique*, corpus de règles appropriées pour assurer, au minimum, le respect des prescriptions nationales issues de la loi portant Code de l'Aviation civile et prévoyant des procédures d'exploitation, des équipements et des infrastructures, y compris des systèmes de gestion de la sécurité et de formation normalisés, en conformité avec les normes et pratiques recommandées figurant dans les annexes à la Convention de Chicago ;

- *sécurité*, l'état dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable ;

- *sécurité-sauvetage*, les fonctions de surveillance de protection et de secourisme des passagers à bord d'un aéronef au sol comme en vol ;



- *service aérien commercial*, le vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux, des passagers, du fret ou du courrier ;

- *service aérien régulier*, la série de vols assurés suivant un horaire publié ou avec une fréquence déterminée à l'avance, effectués entre deux mêmes aéroports ou plus, à titre onéreux, au moyen d'aéronefs destinés à transporter des passagers, du fret ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des sièges vendus individuellement, sont mis à disposition du public soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés ;

- *services de la circulation aérienne*, les services d'information de vol d'alerte de consultatif de la circulation aérienne ou du contrôle de la circulation aérienne ;

- *services de navigation aérienne*, les services assurés au trafic aérien pendant toutes les phases de l'exploitation et comprenant la gestion du trafic aérien, les services de communication, de navigation et de surveillance, les services d'assistance météorologique à la navigation aérienne, les services de recherche et de sauvetage et les services d'information aéronautique ;

- *servitudes aéronautiques*, les mesures destinées à assurer la protection d'un aéroport contre les obstacles, de façon à ce que les avions puissent atterrir et en décoller dans de bonnes conditions de régularité et de sécurité ;

- *supervision de la sécurité*, la fonction exécutée par l'ANAC pour s'assurer que les personnes et les organisations qui exercent une activité aéronautique respectent les lois et les règlements nationaux concernant la sécurité ;

- *supervision de la sûreté*, la fonction par laquelle l'ANAC assure l'application effective des normes et pratiques recommandées de l'OACI relatives à la sûreté et des procédures correspondantes figurant dans les annexes à la Convention de Chicago, notamment, les annexes 17 relative à la sûreté et 9 relative à la facilitation, ainsi que dans les documents OACI connexes ;

- *sûreté*, la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Cet objectif est réalisé par une combinaison de mesures ainsi que de moyens humains et matériels ;

- *système de gestion de la sécurité, en abrégé SGS*, l'approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures ;

- *territoire*, régions terrestres et eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté et la protection de l'Etat de Côte d'Ivoire ;

- *titres aéronautiques*, les titres désignés sous le nom de brevet sanctionnant un ensemble de connaissances générales théoriques et pratiques, délivrés après examen et définitivement acquis à leurs titulaires ;

- *transport aérien*, toute opération aérienne effectuée contre rémunération ou contre salaire, en vue ou pendant l'accomplissement du transport de passagers, de poste de marchandises ;

- *transport aérien commercial ou public*, le transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location ;

- *transporteur aérien contractuel*, le transporteur qui a signé le contrat de transport avec l'expéditeur ou le passager ;

- *transporteur aérien de fait*, le transporteur qui sans avoir signé le contrat de transport avec l'expéditeur ou le passager, a effectivement effectué tout ou partie du transport en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel ;

- *transporteur aérien de l'Union*, le transporteur aérien titulaire d'un agrément en cours de validité délivré par une autorité aéronautique civile en vertu du Règlement relatif à l'agrément de transporteur aérien au sein de l'UEMOA ;

- *transporteur aérien étranger*, tout transporteur qui, tout en étant transporteur aérien d'un Etat non-membre de l'UEMOA, entreprend, soit directement soit indirectement ou par le biais d'un contrat de bail ou de tout autre arrangement, de mener des opérations de transport aérien commercial à l'intérieur de la zone ou de l'espace aérien des Etats membres ;

- *transporteur aérien ivoirien*, le transporteur aérien titulaire d'un agrément en cours de validité délivré par l'ANAC en vertu du règlement communautaire relatif à l'agrément de transporteur aérien de l'UEMOA ;

- *travail aérien*, toute activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne ;

- *Union économique et monétaire ouest-africaine, en abrégé UEMOA ou Union*, l'organisation ouest-africaine créée le 10 janvier 1994 pour la réalisation de l'intégration économique des Etats membres, à travers le renforcement de la compétitivité des activités économiques dans le cadre d'un marché ouvert et concurrentiel et d'un environnement juridique rationalisé et harmonisé ;

- *voltige*, toute acrobatie aérienne ou ensemble des manœuvres inhabituelles dans le pilotage ordinaire d'un aéronef et qui font l'objet d'un apprentissage particulier ;

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

## TITRE II

### CHAMP D'APPLICATION ET PREROGATIVES

#### DE L'ETAT

#### CHAPITRE I

##### *Champ d'application*

Art. 2.— La présente loi a pour objet de régir toutes les activités de l'aviation civile en Côte d'Ivoire.

Elle s'applique aux équipages, passagers et aéronefs se trouvant dans l'espace aérien de la Côte d'Ivoire conformément à la Convention de Chicago et aux accords bilatéraux ou multilatéraux de transport aérien passés entre la Côte d'Ivoire et un ou plusieurs Etats tiers, ainsi qu'à tous sujets intéressant la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.

La présente loi s'applique notamment :

- aux licences du personnel ;

- aux règles de l'air ;



- à l'assistance météorologique à la navigation aérienne ;
- aux cartes aéronautiques ;
- aux unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol ;
- à l'exploitation technique des aéronefs ;
- à l'immatriculation des aéronefs ;
- à la navigabilité des aéronefs ;
- à la facilitation de l'aviation civile ;
- aux télécommunications aéronautiques ;
- aux services de la circulation aérienne ;
- aux recherches et sauvetage ;
- aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ;
- aux aérodromes ;
- aux services d'information aéronautique ;
- à la protection de l'environnement ;
- à la sûreté de l'aviation civile ;
- à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses ;
- à la gestion de la sécurité.

La présente loi détermine également le régime de sanctions applicables aux activités du secteur en conformité avec les dispositions du Code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA et du Code pénal ivoirien.

Pour toutes les matières non expressément traitées par la présente loi, les dispositions de l'OACI et celles du Code communautaire de l'Aviation civile des Etats membres de l'UEMOA s'appliquent.

Art. 3.— La présente loi s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat.

Nonobstant les dispositions de l'alinéa 1 ci-dessus, les aéronefs d'Etat affectés à un service de transport public commercial, sont soumis à l'application des règles de la présente loi.

#### CHAPITRE 2

##### *Prérogatives de l'Etat*

Art. 4.— L'Etat a souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire et exerce sur celui-ci sa juridiction conformément à sa législation ainsi qu'aux conventions et accords internationaux dûment ratifiés.

Tout aéronef qui se trouve sur le territoire ou dans l'espace aérien ivoirien ainsi que les personnes et choses à bord sont soumis à la juridiction ivoirienne sous réserve de dispositions contraires à la présente loi.

Art. 5.— L'Etat dote l'Administration nationale de l'Aviation civile et les structures publiques nationales fournisseurs de services d'aviation civile, de ressources humaines, matérielles et financières suffisantes pour leur permettre d'atteindre les objectifs définis dans la présente loi.

#### TITRE III

##### PATRIMOINE AERONAUTIQUE NATIONAL

Art. 6.— Le patrimoine aéronautique national est constitué de l'ensemble des biens acquis ou réalisés par les ressources de

l'Etat dans le domaine de l'aéronautique civile et de ceux réalisés par des privés dans le cadre de contrats qui les lient à l'Etat et qui font retour à l'Etat à la fin desdits contrats.

Art. 7.— Le patrimoine aéronautique civil national comprend :

- l'espace aérien au-dessus du territoire ;
- les terrains des aérodromes et leurs clôtures ;
- les aérodromes, leurs infrastructures de génie civil, installations techniques et commerciales, bâtiments et ouvrages divers.

Le patrimoine aéronautique civil national fait partie du domaine public. Il est imprescriptible et non cessible.

Art. 8.— Pour la protection de l'intégrité des domaines aéroportuaires incluant les terrains réservés, les limites domaniales de chaque aérodrome doivent faire l'objet d'un bornage.

Le périmètre des domaines aéroportuaires incluant les terrains réservés fait l'objet de titres fonciers inscrits au nom de l'Etat et affectés au ministère chargé de l'Aviation civile.

#### LIVRE II

### AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

#### TITRE I

##### DISPOSITIONS GENERALES

Art. 9.— L'Autorité nationale de l'Aviation civile, en abrégé ANAC, autorité administrative indépendante créée par l'ordonnance n°2008-08 du 23 janvier 2008 a pour fonction d'assurer pour le compte de l'Etat, les missions de réglementation et de supervision de la sûreté, de la sécurité de l'aviation civile, de la facilitation aéroportuaire, de la médecine aéronautique, ainsi que la coordination en matière d'aviation civile.

A ce titre, elle est chargée notamment :

- de la conception, de l'élaboration, de la mise à jour, du contrôle de la réglementation relative à la sécurité, à la sûreté et à la facilitation de l'aviation civile, comprenant le transport aérien, les services de la navigation aérienne, l'exploitation technique des aéronefs, la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, l'homologation et la certification des aérodromes, l'immatriculation des aéronefs, la navigabilité des aéronefs, le programme national de facilitation du transport aérien, le programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile, les licences du personnel aéronautique ;

- de la médecine aéronautique et aéroportuaire, de la conception, de l'élaboration, de la mise à jour, du contrôle, de la mise en œuvre de la réglementation relative à la sûreté de l'aviation civile y compris et sans s'y limiter, le programme national de sûreté, le programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile.

- de la réglementation concernant les normes techniques des équipements aéroportuaires, aéronautiques et de météorologie aéronautique ;

- de la délivrance du permis d'exploitation aérienne ;
- du contrôle réglementaire des activités des organismes, des compagnies aériennes nationales et étrangères exerçant en Côte



d'Ivoire, des organismes de l'aviation légère et sportive, des organismes de maintenance d'aéronefs, des concessionnaires et gestionnaires des aéroports, les concessionnaires des services d'assistance en escale, les prestataires des services de la navigation aérienne ;

- de la négociation des accords aériens et des instruments internationaux de droit aérien ;
- de la gestion du portefeuille des droits de trafic issus des accords aériens signés par la Côte d'Ivoire ;
- de la coordination et la supervision de l'ensemble des activités aéronautiques et aéroportuaires, et du suivi de l'activité des organisations internationales et régionales intervenant dans le domaine de l'aviation civile ;
- du suivi de la gestion du patrimoine foncier de l'Etat affecté à l'aviation civile ;
- du suivi de la gestion des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile ;
- de la notification à l'OACI des différences éventuelles existant entre les règlements et usages ivoiriens et les normes et pratiques recommandées de l'OACI et de la publication des différences importantes dans les publications d'information aéronautique connues sous le sigle anglais AIP ;
- de la coordination de toutes les questions liées à l'OACI ;
- des questions environnementales dans son domaine de compétence ;
- de la coordination des questions liées à la formation du personnel de l'aviation civile ;
- de la gestion de la sécurité.

Art. 10.— L'ANAC assure la supervision continue de la sécurité et de la sûreté sur toute l'industrie aéronautique et sur tous les prestataires de services.

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

- les licences du personnel et les organismes de formation aéronautique ;
- la navigabilité des aéronefs et les organismes de maintenance ;
- les opérations aériennes ;
- les marchandises dangereuses ;
- les aérodromes et aides au sol ;
- la protection de l'environnement ;
- les services de la navigation aérienne ;
- la sûreté et la facilitation ;
- les systèmes de gestion de la sécurité.

Art. 11.— Dans le cadre d'accords particuliers en matière d'aviation civile, les missions normalement exercées par l'ANAC peuvent être déléguées à une organisation régionale ou un Etat.

L'ANAC peut déléguer, sur le plan national, certaines de ses missions à d'autres entités reconnues comme des associations professionnelles, à des personnes physiques, à des organisations représentatives de l'industrie aéronautique ou à d'autres organismes qui peuvent recueillir et analyser des données et dispenser

des formations ou conduire des activités de surveillance et de suivi de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile.

Art. 12.— L'ANAC reconnaît les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par un Etat contractant à la Convention de Chicago dans lequel un aéronef est immatriculé si les conditions qui ont régi la délivrance desdits documents sont équivalentes ou supérieures aux normes et pratiques recommandées de ladite Convention.

Art. 13.— L'ANAC est membre de droit des commissions, comités, assemblées et conseils institués dont l'objet se rapporte à ses missions telles que définies par décret.

Elle ne peut être membre des structures dont elle assure la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile.

Art. 14.— Dans le cadre des missions qui lui sont dévolues par l'Etat, l'ANAC participe à l'atteinte du plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

A ce titre, l'ANAC élabore et amende, les règlements et procédures relatifs aux domaines couverts par les annexes à la Convention de Chicago et par tout autre sujet relatif à l'aviation civile, à l'exception de l'annexe 13 relative aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

Les règlements aéronautiques relatifs à la sécurité et à la sûreté élaborés par l'ANAC sont approuvés par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

## TITRE II

### ORGANISATION

#### CHAPITRE I

##### *Administration*

Art. 15.— L'ANAC est composée d'un Conseil de Surveillance et d'une direction générale dont l'organisation et le fonctionnement sont fixés par décret.

Art. 16.— Le Conseil de Surveillance a pour mission de superviser la gestion du directeur général.

Les membres du Conseil de Surveillance sont nommés par décret pour une durée de trois ans renouvelable une fois.

Le Conseil de Surveillance est présidé par le représentant du ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 17.— L'ANAC est dirigée par un directeur général nommé par décret.

Art. 18.— Le directeur général est responsable de l'exécution des missions confiées à l'ANAC.

Il représente l'ANAC à l'égard des tiers ainsi que l'Etat auprès des institutions régionales et internationales en matière d'aviation civile.

Le directeur général de l'ANAC est chargé de la supervision des activités de sécurité et de sûreté de l'aviation civile. Il dispose des pouvoirs les plus étendus pour assurer sa fonction.



Le directeur général de l'ANAC est autorisé à apporter les amendements nécessaires aux règlements aéronautiques.

Art. 19.— Le directeur général de l'ANAC peut émettre des instruments supplémentaires exécutoires tels que des décisions, des règlements, des directives, pour appuyer les activités de contrôle de la sûreté et de la supervision de la sécurité ou pour exiger ou forcer la mise en œuvre immédiate de mesures de sécurité et de sûreté afin de garantir la conformité aux politiques et aux obligations nationales de l'aviation civile dans le cas où des carences ou des non-conformités sont constatées ou portées à sa connaissance par ses agents ou tout intéressé.

Art. 20.— Lorsque les impératifs sécuritaires l'exigent, le directeur général de l'ANAC fait recours aux services des ministères en charge de la Sécurité et de la Défense.

Art. 21.— Le directeur général de l'ANAC délivre les documents aéronautiques, suspend ou révoque ces documents et impose des restrictions à leur validité en cas de non-conformité de ceux-ci aux exigences législatives et réglementaires en vigueur.

A l'exception de la licence de station radio délivrée par l'administration en charge des télécommunications après avis technique de l'ANAC, les documents aéronautiques sont notamment :

- les licences du personnel ;
- les permis d'exploitation aérienne ;
- les certificats d'immatriculation ;
- les certificats de navigabilité ;
- les certificats d'aérodrome ;
- les certificats d'assistance en escale ;
- les agréments d'organismes de maintenance ;
- les agréments d'organismes de formation ;
- les agréments de travail aérien ;
- les agréments de prestataires de services de sûreté ;
- les autorisations et autres permis.

Art. 22.— Sous réserve de ne pas compromettre la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, lorsque l'intérêt public ou des circonstances particulières le justifient, le directeur général de l'ANAC peut accorder une exemption à toute personne, tout aéronef ou tout exploitant d'aéronefs, tout aérodrome, toute installation ou tout service aéroportuaire, relativement à l'application d'un règlement aéronautique.

La politique et les procédures de délivrance des exemptions sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 23.— Pour lui permettre d'assurer sa mission de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, l'Autorité nationale de l'Aviation civile dispose d'agents assermentés appelés inspecteurs de l'Aviation civile.

Les inspecteurs de l'Aviation civile sont nommés par le directeur général de l'ANAC sur la base d'aptitudes professionnelles et techniques.

Les inspecteurs de l'Aviation civile prêtent serment devant le tribunal de première instance du siège de l'ANAC. La formule de ce serment est la suivante : « *Je jure d'accomplir ma mission*

*avec dévouement, loyauté et probité dans le strict respect de la législation en vigueur* ».

Art. 24.— Le directeur général de l'ANAC délègue son pouvoir de supervision des activités de sécurité et de sûreté aux inspecteurs de l'Aviation civile.

Les inspecteurs de l'Aviation civile sont habilités à effectuer toutes activités de contrôle ou d'inspection périodiques ou inopinées, épreuves ainsi que des audits.

Art. 25.— Le directeur général de l'ANAC, dans l'exercice de ses prérogatives, peut désigner des experts qualifiés, chargés de réaliser des audits. Il fixe les conditions de nomination, de qualification et d'exercice de la mission des experts qualifiés.

Art. 26.— Il est interdit à tout inspecteur de l'Aviation civile d'avoir un intérêt direct ou indirect avec les entreprises placées sous sa supervision.

Le non-respect de l'interdiction mentionnée à l'alinéa 1 du présent article entraîne la perte de la qualité d'inspecteur de l'Aviation civile, sur décision du directeur général de l'ANAC, sans préjudice des poursuites judiciaires appropriées s'il y a lieu.

Art. 27.— Il est établi au profit des inspecteurs de l'Aviation civile un document officiel d'identité dénommé carte d'inspecteur de l'Aviation civile.

Art. 28.— Les inspecteurs de l'Aviation civile accèdent sans limite ni restriction, pour évaluer la mise en œuvre de la réglementation et des procédures de sécurité et de sûreté aux :

1. aéronefs immatriculés ou exploités en Côte d'Ivoire ;
2. aérodromes ;
3. installations et équipements des services de la navigation aérienne ;
4. hangars, organismes de maintenance agréés, ateliers de maintenance ;
5. aires de trafic, installations des dépôts de carburant, bureaux des exploitants ;
6. zones de manutention du fret ;
7. installations des organismes de formation aéronautique ;
8. centres d'expertise médicale ;
9. installations situées à l'intérieur ou à l'extérieur du périmètre d'un aéroport ou en zone de sûreté à accès réglementé d'un aéroport et utilisées pour des opérations aéroportuaires ou des opérations commerciales liées à un aéroport ou au profit ou pour le compte d'un exploitant d'aéronefs ;
10. terrains, installations ou bâtiments utilisés à des fins de transport aérien ou à des fins commerciales pour des activités en relation avec un aéroport ou un exploitant d'aéronefs, que ces bâtiments, terrains ou installations soient situés ou non à l'intérieur du périmètre d'un aéroport ou en zone de sûreté à accès réglementé.

Art. 29.— Les inspecteurs de l'Aviation civile accèdent, sans limite ni restriction, aux documents aéronautiques notamment



aux manuels, certificats, approbations, autorisations, permis, procédures, dossiers techniques, dossiers du personnel, titres aéronautiques, en vue d'en vérifier la conformité aux lois, règlements et autres normes en vigueur.

Art. 30. — Les inspecteurs de l'Aviation civile peuvent inspecter et tester l'efficacité des mesures et des procédures de sûreté ainsi que les performances des équipements de sûreté. Ils peuvent également consulter tout document et registre de sûreté approprié.

Les inspecteurs de l'Aviation civile peuvent apporter et utiliser dans un aéroport, côté piste ou dans toute zone de sûreté à accès réglementé désignée, tout équipement nécessaire pour mener à bien leurs missions, y compris des radios, des caméras, des équipements d'enregistrement et des objets spécifiquement autorisés, réglementés ou interdits, comme des armes, des répliques d'armes ou des engins explosifs factices.

Les inspecteurs de l'Aviation civile procèdent périodiquement à des inspections, à des contrôles, à des enquêtes, à des tests, à des investigations ou à des audits.

Ils sont habilités à recueillir auprès des exploitants d'aéronefs, des gestionnaires d'aéroport ou des occupants des terrains situés en dehors des périmètres des aéroports et utilisés à des fins commerciales pour des besoins aéroportuaires, toutes informations utiles à la bonne conduite de leurs missions.

Ils peuvent requérir l'assistance de toute personne susceptible de leur prêter son concours pour l'évaluation des normes de sécurité et de sûreté ou pour la mise en œuvre des procédures de sécurité et de sûreté.

Art. 31. — Les inspecteurs de l'Aviation civile :

- exigent la mise en œuvre de toutes les obligations nationales de sécurité et de sûreté de l'aviation ;
- exigent des mesures correctives et la rectification immédiate de toute carence ou imposent des restrictions d'exploitation ;
- émettent au besoin des avis d'insuffisances ou des recommandations ;
- peuvent procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité.

Art. 32. — Les inspecteurs de l'Aviation civile peuvent pour un juste motif interdire à une personne d'exercer les privilèges d'une licence, d'un certificat ou d'un autre document aéronautique lorsqu'elle présente un risque pour la sécurité et la sûreté aérienne.

Art. 33. — Les inspecteurs de l'Aviation civile ont le pouvoir de constater les infractions liées aux dispositions de la présente loi.

Art. 34. — Dans l'exercice de leurs fonctions, les inspecteurs bénéficient de la protection de l'Etat.

Ils peuvent requérir la force publique dans l'exercice de leur fonction.

## CHAPITRE 2

### *Personnel*

Art. 35. — Le personnel de l'ANAC est composé de fonctionnaires détachés et d'agents soumis au Code du Travail.

Art. 36. — La rémunération du Personnel de l'ANAC comprend :

- un salaire indiciaire ;
- un salaire de base ;
- un régime indemnitaire, composé notamment d'indemnités et de primes ;
- et autres avantages.

Les conditions de rémunération sont fixées par décret.

Art. 37. — Sur proposition du directeur général, le Conseil de Surveillance prend les mesures nécessaires pour que la rémunération et les conditions de travail des agents de l'ANAC soient attractives et compétitives afin d'attirer, de recruter et de maintenir un personnel possédant les qualifications et l'expérience appropriées.

## TITRE III

### RESSOURCES ET CONTROLE

#### CHAPITRE 1

##### *Ressources*

Art. 38. — Les ressources de l'ANAC sont constituées par :

- une redevance de la supervision de la sécurité du système de l'aviation civile ;
- une quote-part de la redevance sûreté ;
- une quote-part des redevances de concessions perçues par l'Etat sur les aéroports ;
- une quote-part des amendes pénales découlant des infractions à la présente loi ;
- les rémunérations pour prestations rendues par l'ANAC aux usagers du transport aérien ;
- les apports financiers d'organismes publics ou privés, nationaux ou internationaux ;
- toute dotation budgétaire mise à la disposition de l'ANAC par l'Etat ;
- les produits financiers de ses placements ;
- les amendes administratives ;
- les dons et legs.

Le pourcentage des redevances, droits et amendes affectés à l'ANAC est déterminé par décret.

Le directeur général de l'ANAC est l'ordonnateur des recettes et des dépenses.

#### CHAPITRE 2

##### *Contrôle et vérification des comptes*

Art. 39. — L'ANAC est soumise au contrôle de la Cour des Comptes.

Un commissaire aux comptes et un suppléant désignés par le Conseil de Surveillance assurent le contrôle des comptes de L'ANAC.



Le projet de budget arrêté par le directeur général est soumis à l'approbation du Conseil de Surveillance. Les comptes de fin d'année sont arrêtés par le directeur général et sont approuvés par le Conseil de Surveillance.

L'ANAC est exonérée de tous droits, impôts et taxes en vigueur. Cependant, elle est redevable des cotisations sociales, des impôts et taxes sur les traitements et salaires.

L'ANAC n'est pas soumise aux voies d'exécution.

LIVRE III  
AERONEFS  
TITRE I

IMMATRICULATION, HYPOTHEQUES, PRIVILEGES  
ET SAISIES  
CHAPITRE I

*Immatriculation, nationalité et propriété des aéronefs*

Section I

Immatriculation

Art. 40. — Nul aéronef ne peut circuler en Côte d'Ivoire s'il n'a été préalablement immatriculé.

Art. 41. — Un registre d'immatriculation est établi et tenu sous la responsabilité de l'ANAC.

Tout aéronef civil doit être immatriculé sur ce registre dans les conditions fixées par décret.

Art. 42. — Les mentions qui figurent sur le registre d'immatriculation font foi jusqu'à inscription de faux.

Le registre d'immatriculation est public et toute personne, tout Etat membre de l'OACI peut en obtenir copie certifiée conforme d'un extrait des informations relatives à un aéronef donné, à ses frais, suivant les modalités fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

L'ANAC communique au Conseil de l'OACI conformément aux règles établies par ledit Conseil, les renseignements pertinents sur la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés sur le registre d'immatriculation.

L'ANAC fournit à la Commission de l'UEMOA un rapport d'immatriculation des aéronefs civils à chaque opération d'immatriculation.

Art. 43. — Le registre d'immatriculation est tenu par un agent de l'ANAC. Cet agent est nommé par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile. Il prête serment préalablement à sa prise de fonction devant le tribunal du siège de l'ANAC.

La formule du serment est la suivante : « *Je jure d'accomplir ma mission avec dévouement, loyauté et probité dans le strict respect de la législation en vigueur* ».

Les actes délivrés par l'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation ont valeur d'actes authentiques.

Tout certificat délivré par l'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation peut faire l'objet de retrait si les conditions de sa délivrance ne sont plus remplies.

Art. 44. — Est immatriculé au registre d'immatriculation, tout aéronef appartenant à une personne physique ou morale de nationalité ivoirienne.

Sont ivoiriennes, les personnes morales ci-après énumérées, lorsqu'elles ont effectivement leur siège social sur le territoire ivoirien :

- la société en nom collectif dont plus de la moitié des parts est détenue par des personnes de nationalité ivoirienne ;

- la société à responsabilité limitée dont plus de la moitié des parts sociales est détenue par des personnes de nationalité ivoirienne ;

- la société anonyme dont les actions sont nominatives et sont détenues pour plus de la moitié par des personnes de nationalité ivoirienne ;

- le groupement d'intérêt économique dont plus de la moitié des parts est détenue par des personnes de nationalité ivoirienne ou, à défaut de capital social, dont plus de la moitié des membres est de nationalité ivoirienne ;

- les compagnies aériennes constituées et enregistrées en vertu des lois de la République de Côte d'Ivoire ;

- l'association dont les dirigeants ou administrateurs sont de nationalité ivoirienne ou les associations d'utilité publique.

Sous réserve du respect de la réglementation sur la concurrence et des règlements communautaires en vigueur, le ministre chargé de l'Aviation civile, après avis de l'ANAC peut, à titre exceptionnel, accorder des dérogations aux dispositions de l'alinéa précédent.

Art. 45. — Tout aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre d'immatriculation qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

Art. 46. — Tout aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être exploité en Côte d'Ivoire au-delà de six mois par une personne physique ou morale de droit ivoirien sans être inscrit au registre d'immatriculation. La procédure d'inscription est définie par décret.

Art. 47. — L'inscription au registre d'immatriculation identifie l'aéronef. Elle donne lieu à la délivrance par l'ANAC d'un document appelé certificat d'immatriculation.

Le certificat d'immatriculation porte un nom, un numéro d'ordre et la désignation de la catégorie à laquelle appartient l'aéronef.

Le certificat d'immatriculation n'est valable que :

- si les indications qui y sont portées sont conformes aux marques apposées sur l'aéronef ;

- si l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre Etat ;

- s'il répond ou continue de répondre aux spécifications d'immatriculation ;

- s'il n'est pas révoqué.

Art. 48. — Dans le cas où l'une des conditions prévues à l'article 44 de la présente loi ne se trouve plus remplie, le propriétaire



de l'aéronef doit en faire la déclaration à l'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation, lequel procède à la radiation de l'inscription.

A défaut de déclaration du propriétaire, la radiation du registre d'immatriculation sera prononcée par l'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation.

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

#### Section 2

##### Nationalité et propriété des aéronefs

Art. 49. — Tout aéronef immatriculé en Côte d'Ivoire a la nationalité ivoirienne et doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation prévues par décret.

Art. 50. — L'aéronef constitue un bien meuble et toute cession y relative est constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par son inscription au registre d'immatriculation.

Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété doit être inscrite au registre d'immatriculation à la requête du nouveau propriétaire.

Art. 51. — Les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont soumises, soit à la loi:

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

#### CHAPITRE 2

##### *Hypothèques et privilèges*

#### Section 1

##### Hypothèques

Art. 52. — Les aéronefs peuvent faire l'objet d'hypothèque conventionnelle ou forcée.

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

Art. 53. — L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, les hélices, les appareils de bord et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'ils fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparés.

Toute inscription d'hypothèque, radiation ou modification d'hypothèque doit être inscrite au registre d'immatriculation selon des modalités fixées par décret.

Art. 54. — L'hypothèque peut grever, par un seul acte, tout ou partie de la flotte aérienne appartenant à un même propriétaire, à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte.

Art. 55. — L'hypothèque peut être étendue, à titre accessoire, aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués, à condition que lesdites pièces soient individualisées.

Les pièces de rechange concernées doivent être entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de la publicité. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

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

Art. 56. — L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif doit être authentique. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre. Dans ce dernier cas, l'endos emporte translation du droit hypothécaire.

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

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

Art. 57. — En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

Avant tout paiement, l'assureur doit requérir un état des inscriptions hypothécaires.

Aucun paiement n'est libératoire s'il est fait en violation des droits des créanciers figurant sur ledit état.

Art. 58. — S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur les mêmes aéronefs, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

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

Art. 59. — L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Art. 60. — Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée.

Sauf en cas de vente forcée, l'inscription d'un aéronef ne peut être radiée du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné mainlevée préalable du droit inscrit.

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

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



Art. 61.— Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs exercent leur droit de suite en quelques mains qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 62 et 63 de la présente loi.

Section 2

Privilèges

Art. 62.— Sont privilégiées sur les aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

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

Art. 63.— Les privilèges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 57 de la présente loi. Ils suivent l'aéronef en quelques mains qu'il passe.

Ils s'éteignent trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que le créancier n'ait fait inscrire au préalable 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 cet effet.

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

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

Art. 64.— Les créances mentionnées à l'article 62 de la présente loi sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article.

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

Toutefois, les créances mentionnées à l'article 62 de la présente loi sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Art. 65.— Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 62 de la présente loi ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges.

Toutefois, en cas de vente en Côte d'Ivoire d'un aéronef grevé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance

internationale des droits sur aéronef, signée à Genève le 19 juin 1948, les droits prévus à l'article 1 de ladite convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface en vertu de l'article 7 de ladite convention.

CHAPITRE 3

Saisies des aéronefs

Section 1

Dispositions communes

Art. 66.— Les dispositions du présent chapitre, relatives à la saisie conservatoire et à la saisie vente des aéronefs sont applicables sous réserve des dispositions du Code communautaire de l'Aviation civile en vigueur.

Art. 67.— Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des Droits sur aéronefs, signée à Genève le 19 juin 1948, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

Art. 68.— Si un aéronef hypothéqué cause un dommage aux tiers à la surface en Côte d'Ivoire, les dispositions de l'article précédent ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit saisissant l'aéronef cause du dommage ou tout autre aéronef ayant le même propriétaire.

Section 2

Saisie conservatoire

Art. 69.— Est considéré comme saisie conservatoire, tout acte par lequel un aéronef est maintenu au sol, dans un intérêt privé ou pour des raisons de sécurité publique ou de sécurité de la navigation aérienne.

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

Le droit de rétention sur les aéronefs, sans le consentement de l'exploitant, est assimilé à la saisie conservatoire et son exercice est soumis au régime prévu par la présente loi et les textes en vigueur en Côte d'Ivoire.

Art. 70.— Les officiers de police judiciaire, les agents des douanes et l'ANAC ont le droit de saisir à titre conservatoire tout aéronef qui ne remplit pas les conditions prévues par la présente loi pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction au sens de ladite loi.

Art. 71.— Sans préjudice des procédures spéciales prévues par la présente loi, les aéronefs ivoiriens, affectés à un service d'Etat ou à des transports publics, ne peuvent faire l'objet d'une saisie conservatoire que si la créance porte sur des sommes dues par le propriétaire à raison de l'acquisition de ces aéronefs ou des contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation.



Art. 72.— Les aéronefs étrangers sous réserve des conditions de réciprocité sont soumis au même régime d'exemption prévu à l'article précédent.

Art. 73.— Lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié en Côte d'Ivoire ou que l'aéronef est de nationalité étrangère, tout créancier a le droit de pratiquer une saisie conservatoire avec l'autorisation du juge du lieu où l'appareil a atterri.

Si la saisie conservatoire est irrégulière ou si elle a été diligentée sans juste motif, le saisissant est responsable du dommage qui en résulterait pour l'exploitant ou le propriétaire.

#### Section 3

#### Saisie-vente

Art. 74.— La saisie-vente est ordonnée par décision de justice devenue exécutoire.

Elle se fait conformément aux dispositions prévues par la législation nationale en vigueur.

La saisie conservatoire peut être convertie en saisie-vente conformément aux dispositions législatives en vigueur.

La saisie-vente doit être inscrite au registre d'immatriculation.

### TITRE II

### CIRCULATION AERIENNE

#### CHAPITRE I

#### *Droit de circulation*

Art. 75.— Les aéronefs de nationalité ivoirienne peuvent circuler librement au-dessus du territoire ivoirien, sous réserve d'observer la réglementation relative à la circulation aérienne.

Les aéronefs de nationalité étrangère qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers ont le droit, à condition que soient respectés les termes de la présente loi, de pénétrer sur le territoire national, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales, sous réserve d'une autorisation préalable.

Pour des raisons de sécurité de vol, les aéronefs qui désirent survoler des régions inaccessibles ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats doivent suivre les itinéraires prescrits ou obtenir une autorisation spéciale.

Les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire ivoirien que si ce droit leur est accordé par une convention internationale ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation spéciale, et dont la durée de validité ne peut dépasser douze mois.

Art. 76.— L'utilisation des aéronefs sur les aires de manœuvre des aérodromes et en vol se fait conformément à la réglementation de la circulation aérienne. La réglementation de la circulation aérienne ainsi que les attributions et le rôle des services civils de la circulation aérienne sont fixés par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

La réglementation de la circulation aérienne est appliquée dans l'espace aérien placé sous le contrôle des organismes des services de la circulation aérienne situés en Côte d'Ivoire.

En dehors de l'espace aérien ci-dessus, elle s'impose aux aéronefs portant les marques de nationalité ivoirienne dans la mesure où elle est compatible avec les règles édictées par l'Etat ou l'organisme international qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent les aéronefs.

Au-dessus de la haute mer, les règles applicables sont celles établies par les dispositions de l'annexe 2 à la Convention de Chicago et aucune dérogation ne devra être accordée.

Art. 77.— Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraînerait la protection de la vie privée.

Art. 78.— Le survol de certaines zones ou, dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble du territoire ivoirien peut être interdit, aux aéronefs civils sans discrimination, par décret pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être précisés dans le même décret et communiqués dès que possible à l'OACI et aux autres Etats par les voies adéquates.

L'Etat de Côte d'Ivoire se réserve le droit, dans des circonstances exceptionnelles, en période de crise ou 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 son territoire.

Ladite restriction ou interdiction s'applique sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats.

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

Tout aéronef en infraction doit, à la première sommation, atterrir dans les conditions fixées par décret.

Art. 79.— Un aéronef ne doit pas être conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la sécurité des personnes ou des biens à la surface.

Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec autorisation donnée par le préfet de région après avis de l'ANAC.

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

La voltige et l'acrobatie aériennes pour les aéronefs civils sont exécutées dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 80.— Les aéronefs pouvant voler sans pilote ne peuvent survoler sans pilote le territoire ivoirien, sauf autorisation spéciale délivrée dans les conditions prévues par décret.

L'ANAC s'assure que le vol d'un aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils est soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.

#### CHAPITRE 2

#### *De l'atterrissage et du décollage des aéronefs*

Art. 81.— Hors les cas de force majeure et les cas prévus à l'alinéa suivant, les aéronefs ne peuvent atterrir et prendre le départ que sur les aérodromes régulièrement établis.



Un décret pris sur rapport conjoint du ministre chargé de l'Aviation civile et du ministre chargé de l'Intérieur fixe les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller en un autre lieu que sur un aérodrome régulièrement établi, avec l'accord de la personne physique ou morale qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé.

L'accord prévu à l'alinéa précédent n'est pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'opérations d'assistance ou de sauvetage pour lesquelles il est recouru à des aéronefs.

Art. 82.— En cas d'atterrissage ou d'amerrissage sur une propriété privée, la personne physique ou morale ayant la jouissance du terrain ou du plan d'eau ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'aéronef dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnée à moins qu'une procédure pénale n'ait été diligentée.

Art. 83.— Les aéronefs qui effectuent un parcours international doivent utiliser à l'arrivée et au départ du territoire ivoirien un aéroport international.

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

Les lois et règlements relatifs à l'entrée ou la sortie du territoire des passagers, équipages ou marchandises, notamment à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, doivent être observés.

### CHAPITRE 3

#### *Police de la circulation aérienne et sécurité de la navigation aérienne*

##### Section 1

##### Police de la circulation aérienne

Art. 84.— Toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doit être pourvue d'une licence ou d'une autorisation en état de validité, délivrée dans les conditions qui sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 85.— En fonction du type d'aéronef et de la nature du vol, les documents ci-après doivent obligatoirement se trouver à bord :

- le certificat d'immatriculation ;
- le certificat de navigabilité ;
- le certificat acoustique ;
- les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage ;
- le carnet de route ;
- les parties pertinentes du manuel d'exploitation ;
- la licence de la station radio de l'aéronef ;
- la liste des noms et lieux d'embarquement et de destination, s'il transporte des passagers ;
- un manifeste et des déclarations détaillées du fret, s'il transporte du fret ;
- le certificat d'assurances d'aéronef ;
- la copie certifiée conforme du permis d'exploitation aérienne.

Art. 86.— Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il est exigé la tenue d'un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, dans les conditions prévues par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 87.— Les inspecteurs de l'ANAC ont le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer de retard déraisonnable, les aéronefs des autres Etats contractants et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la Convention de Chicago.

Art. 88.— 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'écarte de cette norme.

Aucun aéronef dont le certificat de navigabilité 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.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent ni aux aéronefs ni au matériel d'aéronefs des types dont le prototype a été soumis aux autorités nationales compétentes pour homologation avant l'expiration des trois années qui suivent la date d'adoption d'une norme internationale de navigabilité pour ce matériel.

Art. 89.— Sauf autorisation spéciale, est interdit le transport par aéronef, d'explosifs, d'armes et de munitions de guerre, d'objets de correspondance compris dans le monopole postal.

Sous réserve d'autorisation préalable donnée par le ministre chargé de la Défense et du ministre chargé de l'Intérieur, l'utilisation à partir d'un aéronef d'appareils destinés à l'enregistrement d'images est interdite.

Tout aéronef peut transporter des matières dangereuses, des cultures microbiennes et des petits animaux infectés ou dangereux, dans les conditions fixées par décret.

Art. 90.— Aucun appareil de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destiné à assurer les communications du service mobile aéronautique ne peut être installé et utilisé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale. Une autorisation spéciale est également nécessaire pour les équipements de radionavigation ou de détection électromagnétique.

Les aéronefs affectés à un service public de transport et ceux affectés aux services aériens privés désignés par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile doivent être munis des appareils de radiocommunication nécessaires à la sécurité des vols dans les conditions qui sont déterminées par décret.



Tout membre de l'équipage qui utilise les appareils de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie doit être muni d'une licence de radionavigant ou d'une qualification de radiotéléphonie. L'utilisation de ces appareils doit être conforme à la réglementation.

Art. 91.— Tout aéronef qui atterrit ou décolle est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives compétentes quel que soit le lieu où s'effectue le décollage ou l'atterrissage.

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

Art. 92.— Tout aéronef civil étranger qui, sans titre, survole le territoire ivoirien ou dont il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé dans l'espace aérien ivoirien à des fins incompatibles avec les buts de la Convention de Chicago, est tenu de respecter tout ordre d'atterrir et toutes autres instructions des autorités militaires et civiles pour mettre fin à ces violations.

L'Etat de Côte d'Ivoire s'abstient de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol et 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.

Tout aéronef civil immatriculé en Côte d'Ivoire ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente en Côte d'Ivoire est tenu :

- d'être employé à des fins compatibles avec les buts de la Convention de Chicago ;

- en toutes circonstances, notamment en cas d'interception, de respecter les ordres et instructions des autorités militaires et civiles de l'Etat 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.

Art. 93.— Les certificats de navigabilité et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, sont reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire ivoirien si l'équivalence a été admise par la Convention de Chicago.

#### Section 2

##### *Sécurité de la navigation aérienne*

Art. 94.— La sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien ivoirien est assurée par l'Etat.

L'Etat peut concéder l'exploitation et la gestion des services de la navigation aérienne à des organismes spécialisés ou des structures internationales reconnues dans le domaine de l'aviation civile.

En cas de concession, l'organisme spécialisé ou la structure est soumis au contrôle et à la supervision de l'ANAC conformément aux dispositions de la présente loi.

Les concessions accordées par l'Etat pour la fourniture des services sont approuvées par décret et doivent prévoir une séparation entre les fonctions de réglementation, de supervision, dévolues à l'ANAC et celles relatives à la fourniture desdits services.

Art. 95.— Dans l'exercice de ses prérogatives et dans l'exécution des fonctions imposées par la présente loi, l'ANAC tient compte des impératifs de défense nationale, de l'aviation commerciale et générale et au droit de passage du public à travers l'espace aérien.

Art. 96.— Dans la mesure où il le juge réalisable, l'Etat :

- fournit sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes et pratiques recommandées du secteur ;

- adopte et met en œuvre les 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 qui pourraient être recommandés ou établis en vertu de la réglementation en vigueur ;

- collabore aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la réglementation en vigueur.

Les services radioélectriques concernent le service fixe, le service mobile, le service de radionavigation et le service de diffusion de renseignements aéronautiques qui concourent à la sécurité de la navigation aérienne conformément à la réglementation en vigueur.

La réglementation, l'exploitation, la composition, l'objet des communications et le contrôle des stations aéronautiques sont déterminés par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 97.— L'assistance météorologique à la navigation aérienne est fournie, dans l'espace aérien où les services de la circulation aérienne sont assurés par l'Etat ou pour son compte, à tous les vols d'aéronef appartenant à la circulation aérienne générale et à tous les services assurés par ladite administration relativement à la préparation et à l'exécution de ces vols.

Art. 98.— Les organismes chargés de l'exploitation et de la gestion des installations des services de navigation aérienne en Côte d'Ivoire sont astreints à la souscription d'une police d'assurance navigation aérienne.

Tout exploitant d'aéronef est tenu de souscrire une police couvrant sa responsabilité civile en cas d'accident, notamment à l'égard du personnel navigant, à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers conformément à la réglementation en vigueur.

#### CHAPITRE 4

##### *Redevances de route*

Art. 99.— L'usage des installations et services mis en œuvre au-dessus du territoire ivoirien et dans son voisinage, pour la sécurité de la circulation aérienne en route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunication et de météorologie, donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus.



La redevance concernée est dénommée, redevance de route.

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

Le taux et les modalités de recouvrement de la redevance de route sont fixés par décret pris sur rapport conjoint du ministre chargé de l'Aviation civile, du ministre chargé du Budget et du ministre chargé de l'Economie et des Finances.

Art. 100. — En cas de non-paiement de la redevance de route due par l'exploitant de l'aéronef ou par son propriétaire, l'autorité ou l'organisme chargé de sa liquidation et de son recouvrement est admis, dès qu'un aéronef exploité par cet exploitant ou appartenant à ce propriétaire atterrit sur le territoire ivoirien, à requérir de l'autorité responsable de la circulation aérienne et des forces de sécurité, que l'aéronef y soit retenu jusqu'à consignation du montant des sommes en litige.

### TITRE III

#### RESPONSABILITE RESULTANT DE L'EXPLOITATION DES AERONEFS

Art. 101. — Les pilotes sont tenus, en quelque lieu qu'ils se trouvent, au cours de la circulation aérienne, de se conformer aux règlements relatifs à la police de la circulation, aux règles de l'air et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

Art. 102. — Le pilote commandant de bord doit immédiatement déclarer tout accident ou tout incident affectant ou pouvant affecter la sécurité, survenu au sol ou dans l'espace aérien ivoirien, soit au responsable chargé de la circulation aérienne le plus proche, soit au centre de contrôle régional avec lequel il est en liaison. La déclaration précise les dommages causés aux personnes ou aux biens.

Si le commandant de bord est hors d'état de faire la déclaration mentionnée au paragraphe précédent, celle-ci incombe aux dirigeants de la compagnie exploitant l'aéronef, au président de l'aéroclub dont dépend cet aéronef ou au propriétaire de l'appareil.

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

Art. 103. — En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément au droit commun de la responsabilité civile.

Art. 104. — L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux tiers situés à la surface, par les évolutions de l'aéronef ou par les personnes ou objets qui en tomberaient.

Cette responsabilité ne peut être atténuée que si l'exploitant de l'aéronef apporte la preuve de la faute de la victime.

Art. 105. — Sauf autorisation spéciale, il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques à l'exception du lest réglementaire.

En cas de jet par suite d'un cas de force majeure, de jet de lest réglementaire ou de jet spécialement autorisé ayant causé un dommage aux personnes et biens à la surface, la responsabilité sera réglée conformément aux dispositions de l'article précédent.

Art. 106. — En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables à l'égard des tiers des dommages causés.

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

Art. 107. — L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur.

S'il s'agit d'une avarie causée à un appareil en circulation, le tribunal compétent est celui du lieu où la victime a été obligée d'atterrir après l'avarie.

Art. 108. — Les dispositions prévues par le Code maritime sur l'assistance et le sauvetage maritime sont applicables aux aéronefs en péril en mer et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.

### LIVRE IV AERODROMES

#### TITRE I DISPOSITIONS GENERALES CHAPITRE I

##### *Règles générales de création, d'utilisation et de contrôle*

Art. 109. — Tous les aéroports sont soumis au contrôle technique et administratif de l'Etat. Les conditions de création, de mise en service et d'utilisation d'un aéroport et l'exercice du contrôle de l'Etat sont définies par décret.

Art. 110. — Les travaux de création ou d'extension d'infrastructures aéroportuaires donnent lieu à la réalisation préalable d'une étude d'impact environnementale et sociale conformément au Code de l'Environnement.

Art. 111. — Les conditions de création et d'exploitation des aéroports ouverts ou non à la circulation aérienne publique sont déterminées par décret.

Art. 112. — L'ouverture et la fermeture d'un aéroport à la circulation aérienne publique sont prononcées après enquête technique, par décret sur le rapport du ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 113. — L'utilisation d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique peut 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. Les décisions portant restriction font l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

#### CHAPITRE 2

##### *Police des aérodromes et des installations à usage aéronautique*

Art. 114.— Les dispositions de la présente loi relatives à la police des aérodromes et des installations à usage aéronautique sont, sans préjudice de l'application éventuelle des dispositions douanières et des mesures dont l'application incombe au service des douanes, applicables :

- sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;
- sur les aérodromes réservés à l'usage d'administration d'Etat, sans préjudice de l'application, sur les aérodromes militaires, des dispositions pertinentes de la loi portant Code pénal et, le cas échéant, de dispositions spéciales ;
- sur les aérodromes à usage restreint autres que les aérodromes réservés à l'usage d'administration d'Etat ;
- en tout lieu où il existe des installations destinées à assurer le contrôle de la circulation aérienne, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne et l'assistance météorologique, y compris les réseaux de câbles et canalisations qui les desservent ;
- sur les dépendances des aérodromes et des installations à usage aéronautique qui ne sont pas librement accessibles au public.

Art. 115.— La police des aérodromes et des installations aéronautiques, est assurée, sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aérodromes et installations dépendant de la défense nationale, par le ministre chargé de l'Aviation civile dans la circonscription d'Abidjan et par le préfet dans les circonscriptions de l'intérieur.

Un décret détermine les modalités d'application des dispositions de l'alinéa précédent ainsi que les conditions dans lesquelles un préfet est chargé des pouvoirs prévus audit alinéa, lorsque l'emprise de l'aérodrome s'étend sur plusieurs départements.

Art. 116.— Les exploitants des aérodromes s'assurent, suivant des normes techniques définies par l'autorité administrative, de la disponibilité des moyens de sauvetage et de la lutte contre les incendies d'aéronefs, ainsi que de la prévention du péril animalier. Ils participent à l'organisation des visites de sûreté dans les conditions prévues à l'article 166 ci-après.

Sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police mentionnés à l'article 115, l'exploitant d'aérodrome s'assure de l'exécution des services en cause. Il peut faire assurer celle-ci, en vertu d'une convention par un organisme agréé dans les conditions fixées par décret.

#### CHAPITRE 3

##### *Dispositions sanitaires*

Art. 117.— Le contrôle sanitaire aux frontières est régi en Côte d'Ivoire par les dispositions de la réglementation sanitaire en la

matière en vue de prévenir la propagation par voie aérienne des maladies transmissibles.

#### CHAPITRE 4

##### *Risques liés aux feux non aéronautiques et péril animalier*

Art. 118.— Tout feu non aéronautique au sol qui est situé à proximité d'un aérodrome et qui risque d'être dangereux pour la sécurité des aéronefs doit être éteint, masqué ou modifié de façon à supprimer la cause de ce danger.

Art. 119.— Il est interdit de diriger intentionnellement ou de faire diriger vers un aéronef, un faisceau laser ou tout autre faisceau lumineux directif de haute intensité, de nature à créer un danger pour l'aviation, des dommages à l'aéronef ou des lésions à l'équipage ou aux passagers.

Art. 120.— Toute personne qui utilise ou prévoit d'utiliser des lasers ou d'autres faisceaux lumineux directifs de haute intensité en plein air, tels que les faisceaux lasers ou autres faisceaux lumineux directifs pénétrant dans l'espace aérien navigable avec une puissance suffisante susceptible de causer un danger pour l'aviation, doit le notifier par écrit à l'ANAC.

Art. 121.— Aucun pilote commandant de bord ne doit faire pénétrer délibérément un aéronef dans un faisceau laser, ou dans tout autre faisceau lumineux directif de haute intensité, sans que la sécurité du vol soit protégée.

Art. 122.— Afin de protéger les aéronefs contre des feux non aéronautiques qui peuvent prêter à confusion, les modalités d'installation et d'exploitation de ces feux sont fixées par décret.

Art. 123.— Tout aménagement autour des aérodromes doit tenir compte des mesures nécessaires pour déterminer si le péril animalier constitue un danger pour l'exploitation des aérodromes.

Les dispositions à prendre sont fixées par décret.

Art. 124.— L'autorité compétente prendra les dispositions nécessaires pour 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, l'autorité compétente veillera 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.

La désignation, les attributions et les responsabilités de l'autorité compétente sont fixées par décret.

#### TITRE II

##### AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

#### CHAPITRE I

##### *Création - Certification*

Art. 125.— Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités territoriales et les établissements publics, ainsi que par certaines personnes physiques ou morales de droit privé.



Les conditions de création et d'ouverture d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique sont fixées par décret.

Art. 126.— La création d'un aéroport destiné à la circulation aérienne publique, lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat, est subordonnée à la conclusion d'une convention entre le ministre chargé de l'Aviation civile et la personne physique ou la personne morale de droit public ou de droit privé qui crée l'aéroport.

Art. 127.— Le signataire de la convention prévue à l'article précédent de la présente loi et le tiers exploitant agréé par l'administration sont solidairement responsables à l'égard de l'Etat du respect des obligations contractuelles et réglementaires.

Art. 128.— Un règlement national relatif à la certification des aéroports est élaboré et approuvé par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

Tout aéroport utilisé pour les vols internationaux doit être certifié par l'ANAC.

L'exploitation de tout autre aéroport doit être autorisée par l'ANAC. La certification de cet aéroport peut être demandée par son gestionnaire ou son propriétaire.

L'ANAC est investie des pouvoirs nécessaires pour assurer le respect du règlement national de certification des aéroports.

En sa qualité d'autorité de certification, l'ANAC s'assure que le titulaire d'un certificat d'aéroport est compétent pour doter l'aéroport d'installations, d'équipements et des procédures d'exploitation offrant la sécurité nécessaire aux aéronefs.

#### CHAPITRE 2

##### *Conditions d'exploitation et de gestion des aéroports*

Art. 129.— L'Etat peut confier la construction, l'entretien, l'exploitation et la gestion des aéroports qui lui appartiennent à des personnes morales de droit privé ou à des organisations ou structures internationales reconnues dans le domaine de l'aviation civile, dans le cadre d'une convention de concession de service public.

La convention de concession est assortie d'un cahier des charges et est approuvée par décret.

Art. 130.— Sous réserve des droits des concessionnaires, des autorisations d'outillage privé avec obligation de service public peuvent être accordées sur un aéroport appartenant à l'Etat, en vue de créer et de gérer des installations commerciales ou industrielles intéressant le trafic aérien et l'exploitation de l'aéroport. Les autorisations concernées sont délivrées dans les mêmes conditions que celles prévues pour les concessions.

Art. 131.— Tout exploitant ou gestionnaire des aéroports est tenu de souscrire une police d'assurance responsabilité civile et une assurance tous risques.

Art. 132.— Lorsque le concessionnaire n'exécute pas les obligations qui lui incombent du fait de la convention, l'Etat prononce, s'il y a lieu, soit la mise en régie de l'exploitation de l'aéroport au frais du concessionnaire de la convention, soit la résiliation de la convention.

Art. 133.— Les collectivités publiques autres que l'Etat peuvent, sur les aéroports qu'elles ont créés, être autorisées, par décret à accorder des concessions ou des autorisations d'outillage privé avec obligation de service public.

Art. 134.— Pour des raisons de défense nationale ou de sécurité publique, un décret peut prescrire que l'Etat est substitué temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aéroport.

Dans ce cas, l'exploitant peut faire valoir son droit à indemnisation conformément aux clauses et conditions de la convention qui le lie à l'Etat.

#### CHAPITRE 3

##### *Classification*

Art. 135.— Les aéroports destinés à la circulation aérienne publique font l'objet d'une classification établie en tenant compte des caractéristiques et de l'importance du trafic qu'ils doivent assurer.

La classification des aéroports peut être étendue aux aéroports non destinés à la circulation aérienne publique lorsque les conditions d'utilisation de ces aéroports le justifient.

Art. 136.— Les conditions techniques et administratives de la classification, les catégories dans lesquelles sont classées les aéroports et les effets du classement sont déterminés par décret.

Art. 137.— La classification des aéroports est prononcée par décret.

Art. 138.— Les caractères du trafic aérien dont il est tenu compte pour la classification des aéroports sont essentiellement :

- la nature du trafic assuré par l'aéroport,
- la longueur d'étape au départ de l'aéroport,
- la nécessité éventuelle d'assurer normalement le service en toutes circonstances.

#### CHAPITRE 4

##### *Redevances*

Art. 139.— Sur tout aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers et au public donnent lieu à rémunération, sous la forme de redevances perçues au profit de la personne qui fournit le service, notamment à l'occasion des opérations suivantes :

- atterrissage et décollage des aéronefs ;
- usage des dispositifs d'assistance à la navigation aérienne ;
- usage des réseaux de télécommunications aéronautiques ;
- stationnement et abri des aéronefs ;
- usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises ;
- usage d'installations et d'outillages divers ;
- occupation de terrains et d'immeubles ;
- visite de tout ou partie des zones réservées de l'aéroport.

Des décrets fixent les taux de ces redevances, les modalités de leur révision, l'autorité ou l'organisme chargé de leur liquidation et de leur recouvrement et les modalités de leur perception.



Ils peuvent également prévoir des exonérations et des réductions occasionnelles ou permanentes chaque fois que de besoin, dans le respect du principe d'égalité et de réciprocité.

Art. 140.— Les redevances sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments ou outillages qu'elles rémunèrent et doivent être appropriées aux services rendus. Les redevances doivent être équitables et non discriminatoires à l'égard des usagers nationaux et étrangers.

L'adoption d'une nouvelle redevance ou la révision d'une redevance fait l'objet d'une étude d'impact économique et social prévisionnelle.

L'ANAC est tenue de publier et communiquer au Conseil de l'OACI les redevances telles que fixées conformément à l'article précédent.

#### CHAPITRE 5

##### *Environnement des aéroports*

Art. 141.— Il est institué un Comité national de l'environnement des aéroports, dont les membres sont nommés par décret en raison de leur compétence dans les domaines économique, juridique ou technique ou de leur connaissance en matière d'environnement, de santé humaine ou de transport aérien.

Art. 142.— Le Comité national de l'environnement des aéroports émet, à son initiative ou sur saisine du ministre chargé de l'Aviation civile, du ministre chargé de l'Urbanisme ou du ministre chargé de l'Environnement ou d'une association concernée par l'environnement sonore aéroportuaire, des recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit, notamment à la définition d'indicateurs adéquats, à l'évaluation de la gêne sonore, à la maîtrise des nuisances sonores de transport aérien et de l'activité aéroportuaire et à la limitation de leur impact sur l'environnement, en particulier par les procédures de moindre bruit pour le décollage et l'atterrissage. Les compétences du Comité s'étendent à toutes questions relatives à l'environnement des aéroports.

Toute activité pouvant engendrer une situation conflictuelle découlant de l'application des exigences du contrôle environnemental et de celles de la sécurité aéronautique sera soumise à l'appréciation du Comité.

Art. 143.— Le Comité national de l'environnement des aéroports est chargé d'arbitrer les conflits résultants de la mise en œuvre des règlements de zonage destinés à limiter la hauteur des obstacles autour des aéroports, en particulier en cas de conflit d'intérêt entre la personne physique ou morale responsable de l'utilisation des terrains et l'entité aéronautique concernée.

Art. 144.— Les modalités d'organisation et de fonctionnement du Comité national de l'environnement des aéroports sont déterminées par décret.

#### TITRE III

#### AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

#### CHAPITRE 1

##### *Consistance*

Art. 145.— Les aéroports non ouverts à la circulation aérienne publique sont constitués par :

- les aéroports réservés à l'usage d'administration d'Etat et les aéroports à usage restreint, autres que les aéroports à l'usage d'administration d'Etat ;
- les aéroports à usage privé.

Art. 146.— Les dispositions du chapitre 4 du Titre 2 du présent Livre, relatives aux redevances pour services rendus aux usagers sur les aéroports ouverts à la circulation publique sont applicables de plein droit aux usagers civils des aéroports sur lesquels, bien qu'ils ne soient pas ouverts à la circulation aérienne publique, a été autorisée une activité aérienne civile et commerciale ainsi que sur les aéroports agréés à usage restreint, sous réserve des cas où la convention passée entre l'Etat et la personne qui a créé l'aéroport prévoit des dispositions contraires.

#### CHAPITRE 2

##### *Aéroports à usage restreint*

Art. 147.— L'autorisation de créer un aéroport à usage restreint est accordée par décret qui en fixe les conditions d'utilisation.

Les aéroports à usage restreint répondent à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux et sont destinés à des activités limitées dans leur objet ou réservées à certaines catégories d'aéronefs ou exclusivement exercées par certaines personnes spécialement désignées à cet effet.

Ces activités peuvent comprendre :

- le fonctionnement d'écoles de pilotage ou de centres d'entraînement aérien ;
- les essais d'appareils prototypes non munis de certificat de navigabilité ;
- la desserte des centres d'entretien et de réparation de matériel aéronautique ;
- les opérations de travail aérien ;
- les vols de tourisme ;
- exceptionnellement, certains Transports aériens commerciaux, dans des conditions fixées par décision du ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 148.— Le ministre chargé de l'aviation civile peut subordonner l'autorisation de créer un aéroport à usage restreint à la conclusion d'une convention entre l'Etat et la personne qui crée l'aéroport, dans les conditions prévues pour les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique.

Il peut dans tous les cas imposer à l'exploitant de l'aéroport la souscription d'un contrat d'assurance couvrant les risques que cet exploitant encourt du fait de l'aménagement et de l'exploitation de l'aéroport.

Art. 149.— Les aéroports à usage restreint doivent être pourvus de signaux réglementaires au sol et d'un balisage dit, de jour.



Si la personne qui crée l'aérodrome veut équiper celui-ci d'aides lumineuses ou radioélectriques à la navigation aérienne ou de tous autres dispositifs de télécommunications aéronautiques, elle est tenue d'obtenir l'accord préalable de l'ANAC et de se conformer à la réglementation en vigueur relative à l'installation de ces aides et dispositifs et à leur utilisation.

Art. 150.— La mise en service des aérodromes à usage restreint est autorisée par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile après enquête.

En cas d'urgence, le ministre chargé de l'Aviation civile peut décider une mise en service provisoire, qui fait l'objet d'un avis aux navigateurs aériens.

Art. 151.— La personne qui crée l'aérodrome peut, avec l'accord du ministre chargé de l'Aviation civile, confier tout ou partie de l'exploitation de l'aérodrome à un tiers de son choix.

Dans ce cas, elle est avec le tiers exploitant solidairement responsable à l'égard de l'Etat des charges et obligations qu'elle a contractées en créant l'aérodrome.

#### CHAPITRE 3

##### *Aérodromes à usage privé*

Art. 152.— Les aérodromes à usage privé sont les aérodromes créés par une personne physique ou morale de droit privé pour son usage personnel ou celui de ses employés et invités.

L'autorisation de créer un aérodrome à usage privé est accordée par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile sur proposition des services techniques de l'ANAC, en liaison avec le préfet de région du lieu de situation de l'aérodrome envisagé.

Le ministre chargé de l'Aviation civile, le ministre chargé de l'Intérieur, le ministre chargé de la Défense, le ministre chargé de la Sécurité, le ministre chargé de la Construction et de l'Urbanisme, le ministre chargé de l'Equipeement et le ministre chargé de l'Economie et des Finances, déterminent par arrêté les zones à l'intérieur desquelles la création d'un aérodrome à usage privé est autorisée.

Art. 153.— Les aérodromes à usage privé sont soumis aux mêmes règles que celles prévues à l'article 162 de la présente loi, concernant la signalisation, le balisage et l'installation des aides à la navigation aérienne.

Art. 154.— Il est interdit aux personnes qui ont été autorisées à créer un aérodrome à usage privé de percevoir une rémunération pour l'utilisation de leur aérodrome par les personnes qu'elles admettent à en faire usage.

Art. 155.— Les conditions d'octroi de l'autorisation, d'utilisation de l'aérodrome à usage privé sont fixées par arrêté du ministre de l'Aviation civile.

#### TITRE IV

### SERVITUDES AERONAUTIQUES ET PROTECTION DE L'EXPLOITATION

#### CHAPITRE 1

##### *Servitudes aéronautiques*

#### Section 1

##### Dispositions communes

Art. 156.— Aux fins d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est institué par la présente loi des servitudes spéciales dénommées servitudes aéronautiques.

Les servitudes aéronautiques comprennent :

- 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 d'être nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;

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

Art. 157.— Les servitudes aéronautiques sont applicables :

- aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat ;

- à certains aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par des personnes physiques ou morales autres que l'Etat dans les conditions fixées par décret ;

- aux aérodromes situés en territoire étranger pour lesquels des zones de dégagement doivent être établies sur le territoire ivoirien ;

- aux installations d'aide à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;

- à certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

#### Section 2

##### Servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage

Art. 158.— Les servitudes prévues à l'article 156 de la présente loi assurent à la navigation aérienne, conformément à l'annexe 14 de la Convention de Chicago, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Afin d'assurer les conditions de sécurité prévues à l'alinéa précédent, il est établi pour chaque aérodrome et installation visés à l'article 157 de la présente loi, un plan de dégagement selon des modalités fixées par décret.

Art. 159.— Le ministre chargé de l'Aviation civile ou le ministre chargé de la Défense, pour les aérodromes ou itinéraires qui le concernent, peut prescrire le balisage de jour ou de nuit de tous les obstacles qu'il juge dangereux pour la navigation aérienne ainsi que l'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne.

Le ministre chargé de l'Aviation civile ou le ministre chargé de la Défense peut prescrire la suppression ou la modification de tout dispositif visuel, autre qu'un dispositif de balisage maritime de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.



Art. 160.— Les frais résultants de la mise en œuvre des servitudes aéronautiques de dégagement, de l'installation, du fonctionnement et de l'entretien des services aéronautiques de balisage sont à la charge, outre de l'Etat, des personnes physiques ou morales, ou des organismes dans des conditions fixées par décret pris sur le rapport conjoint du ministre chargé de l'Aviation civile, du ministre chargé de la Défense et du ministre chargé des Finances.

Art. 161.— Pour la réalisation des balisages mentionnés à l'article 156 de la présente loi, l'Etat ou s'il y a lieu, les personnes physiques ou morales, ou les organismes chargés du balisage, disposent des droits d'appui de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures.

#### Section 3

##### Dispositions particulières et terrains réservés

Art. 162.— A l'extérieur des zones grevées des servitudes de dégagement en application des dispositions du présent titre, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne, est soumis à une autorisation spéciale du ministre chargé de l'Aviation civile ou, en ce qui le concerne, du ministre chargé de la Défense après avis du ministre chargé de l'Aviation civile.

Des arrêtés du ministre chargé de l'Aviation civile et, suivant le cas, du ministre chargé de la Défense déterminent les installations soumises à autorisation.

Lorsque les installations en cause constituent des obstacles à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification peut être ordonnée par décret sur rapport du ministre chargé de l'Aviation civile ou, en ce qui le concerne, du ministre chargé de la Défense.

Art. 163.— Pour les besoins du trafic aérien, lorsque l'autorité compétente décide l'extension ou la création d'aérodromes ou d'installations destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne, les terrains nécessaires, s'ils n'ont pas été réservés à cette fin, notamment par les plans d'urbanisme approuvés, peuvent être déclarés réservés par décret après enquête publique dans les formes prévues par les dispositions applicables en matière d'expropriation.

Art. 164.— L'occupation du domaine aéroportuaire est soumise à une autorisation préalable de l'Etat.

Toute personne qui occupe indûment ou sans autorisation préalable ou toute personne qui transite sur les aires opérationnelles sans y avoir été préalablement autorisée, encourt les sanctions prévues à l'article 306 de la présente loi.

Art. 165.— La circulation des personnes ou des véhicules dans certaines zones du domaine aéroportuaire est autorisée par décret. La violation de ces dispositions entraîne les sanctions prévues à l'article 306 de la présente loi.

#### CHAPITRE 2

##### *Protection des aérodromes, des aéronefs au sol et des installations à usage aéronautique*

Art. 166.— Lorsque la sûreté des vols l'exige, les officiers de police judiciaire, assistés des agents de police judiciaire, peuvent,

pour les transports aériens domestiques, procéder à la visite des personnes, des bagages, du fret et de la poste.

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

Art. 167.— L'enlèvement d'un aéronef qui encombre, pour quelque cause que ce soit, une piste, une bande, une voie de circulation, une aire de mouvement ou leurs dégagements doit être effectué par le propriétaire ou par l'exploitant de l'aéronef sur l'ordre du gestionnaire de l'aéroport.

Art. 168.— Dans les cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement, le gestionnaire de l'aéroport peut prendre d'office toutes les dispositions utiles pour faire dégager les pistes, bandes, voies de circulation ou aires de mouvement ainsi que leurs dégagements, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef.

Les mêmes dispositions peuvent être prises par le gestionnaire de l'aéroport dans le cas où le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'animaux constituant un obstacle ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement. Dans ce cas, l'enlèvement a lieu aux frais et risques dudit gardien.

Art. 169.— Les exploitants d'aérodrome sont tenus de se conformer aux normes en vigueur en matière de protection de l'environnement.

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

Art. 170.— La participation des populations riveraines des aérodromes à la gestion de l'environnement est organisée et encouragée à travers, notamment :

- le libre accès à l'information sur la protection de la nature, sous réserve des impératifs de la défense nationale et de la sécurité de l'Etat ;

- les mécanismes consultatifs permettant de recueillir l'opinion et l'apport des populations ;

- la sensibilisation, la formation, la recherche et l'éducation en matière de protection de l'environnement.

Un décret précise les conditions et modalités de la participation des populations riveraines à la gestion de l'environnement des aérodromes.

#### LIVRE V

#### TRANSPORTS AERIENS

##### TITRE I

#### ENTREPRISES DE TRANSPORT

##### CHAPITRE I

##### *Transporteurs ivoiriens*

Art. 171.— L'exercice de l'activité de transporteur aérien est subordonné à l'obtention à titre individuel d'un agrément délivré par le ministre chargé de l'Aviation civile et d'un permis d'exploitation aérienne émis par l'ANAC.

Les conditions de délivrance de l'agrément et du permis d'exploitation aérienne sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 172.— Les conditions de délivrance de l'agrément et du permis d'exploitation aérienne portent notamment sur les garan-



ties morales, financières et techniques que présente l'entreprise intéressée et précisent l'objet du transport autorisé ainsi que les zones d'activités de l'entreprise.

Art. 173.— Les entreprises autorisées au titre de l'article 171 de la présente loi doivent soumettre à l'approbation préalable de l'ANAC et suivant les délais qui seront fixés par celle-ci leurs :

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

Art. 174.— L'ANAC communique au Conseil de l'OACI conformément aux règles établies par ce conseil, les rapports sur le trafic, les statistiques sur les prix de revient et les états financiers indiquant, notamment, le montant et la source des revenus des entreprises de transport aérien international immatriculées en Côte d'Ivoire.

Les gestionnaires d'aéroports, les concessionnaires ou délégataires de service public communiquent à l'ANAC, leur rapport sur le volume d'activités ainsi que leurs états financiers.

Art. 175.— Les entreprises de transport aérien fixent librement leurs tarifs conformément à la réglementation en vigueur.

Art. 176.— La coordination entre les transports aériens et les transports terrestres ou maritimes est assurée par les ministres intéressés, après avis des organismes consultatifs compétents.

Art. 177.— Les entreprises de transport aérien sont soumises à la supervision de l'ANAC.

En cas de demande de contrôle par une entreprise de transport aérien, les dépenses entraînées par ce contrôle sont à la charge de celle-ci.

Art. 178.— La supervision des entreprises de transport aérien par l'ANAC porte sur les dispositions fixées par la convention de Chicago, les lois et règlements en vigueur relatifs au personnel navigant, au matériel volant, à l'exploitation technique et commerciale de ce matériel et la réglementation administrative.

Cette supervision concerne notamment :

- l'application des règles de la circulation aérienne ;
- la conduite des vols ;
- les équipements et instruments de bord ;
- les équipements de secours et de sauvetage ;
- l'entretien des aéronefs ;
- les documents et livres de bord, en particulier les manuels d'exploitation ;
- la composition et les conditions d'emploi des équipages de conduite ;
- le transport des matières dangereuses.

Art. 179.— Les entreprises de transport aérien autorisées doivent, sur la demande de l'ANAC, communiquer à celle-ci tous les documents nécessaires à l'exercice de sa mission.

## CHAPITRE 2

### *Transporteurs étrangers*

Art. 180.— Sous réserve des accords et conventions internationales en vigueur, les entreprises étrangères de transport sont soumises aux dispositions des articles 183, 184 et 185 ci-après.

Les dispositions des articles 175 à 179 de la présente loi sont applicables aux transporteurs étrangers.

Art. 181.— L'ouverture et l'exploitation par des compagnies étrangères de lignes internationales de transport aérien en provenance ou à destination de la Côte d'Ivoire sont subordonnées à l'autorisation préalable de l'ANAC.

Art. 182.— Les programmes horaires, tarifs et données techniques de l'exploitation des entreprises étrangères de transport aérien assurant des services en provenance ou à destination de la Côte d'Ivoire doivent être soumis à l'ANAC.

Art. 183.— Les entreprises étrangères qui assurent le transport de passagers, de marchandises ou de courrier contre rémunération dans le cadre des services aériens internationaux réguliers ou non, peuvent dans les conditions fixées par les accords de services aériens, embarquer ou débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier.

Le transport commercial des personnes et des marchandises entre deux points situés en Côte d'Ivoire est réservé aux transporteurs ivoiriens sous réserves de dérogations spéciales et temporaires.

## TITRE II

### CONTRATS DE TRANSPORT

#### CHAPITRE I

##### *Contrat de transport de marchandises*

Art. 184.— Les contrats de transport aérien sont régis par les dispositions des conventions internationales en vigueur ainsi que par celles de la présente loi et de ses textes d'application.

En l'absence de dispositions particulières, prévues par les textes ci-dessus mentionnés, les règles de droit commun en matière de contrat s'appliquent aux contrats de transport aérien.

Art. 185.— Dans le transport de marchandises, le contrat court de la prise en charge des marchandises à savoir, dès leur remise par l'expéditeur ou par son mandataire au transporteur ou à son mandataire, à la livraison ou à leur remise par le transporteur aérien ou par son mandataire au destinataire ou à son mandataire.

Art. 186.— Le transporteur aérien doit dresser un manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées.

Art. 187.— Le contrat de transport de marchandises est constaté par une lettre de transport aérien ou un récépissé émis par le transporteur. Le récépissé doit comporter les mentions relatives notamment :

- à l'identification des parties ;
- à la caractérisation des marchandises, tenant compte, sans être exhaustif, de leur poids, de leur quantité et de leur qualité ;
- au lieu d'embarquement et de débarquement.

Art. 188.— Le transporteur aérien est responsable de tout dommage résultant d'avaries, de perte partielle ou totale, ou de retard, sauf cas de force majeure, de vice propre de la marchandise ou de faute de la victime.

Art. 189.— Si les parties ont convenu d'un délai de livraison, le transporteur aérien reste responsable de tout retard.

Lorsqu'aucun délai n'a été fixé et si la livraison n'a pas été faite dans un temps raisonnable, la responsabilité du transporteur ne pourra être engagée que si ce retard a causé un préjudice à l'expéditeur ou au destinataire.

Art. 190.— Le jet de marchandises indispensable à la sécurité de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte de marchandises, sauf s'il est établi que la faute du transporteur est à l'origine de la situation dans laquelle se trouve l'aéronef.



Art. 191.— L'action en responsabilité est portée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du lieu d'embarquement ou de débarquement des marchandises, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège social de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu.

Art. 192.— Toute action en responsabilité relative au contrat de transport aérien de marchandises est prescrite si elle n'a été intentée dans un délai de deux ans à compter du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination.

Art. 193.— En cas de transports successifs, le dernier transporteur répond de tout dommage survenu et de toute faute commise pendant le transport, sauf recours contre le transporteur responsable du dommage qui pourra être appelé en garantie.

Art. 194.— L'expéditeur et le destinataire sont responsables chacun en ce qui le concerne de leurs fautes personnelles.

#### CHAPITRE 2

##### *Contrat de transport de personnes*

Art. 195.— Le contrat de transport aérien de personnes court de l'enregistrement avec la remise du ticket d'embarquement à la fin des formalités de débarquement.

Pour les transports internationaux, le transporteur aérien ne peut embarquer les voyageurs qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à débarquer aux points d'arrivées ou aux escales prévues.

Les passagers aériens ont le droit d'être informés de l'identité des transporteurs aériens de fait qui assurent le ou les vols concernés.

Art. 196.— Le contrat de transport aérien de passagers est constaté par la délivrance d'un titre de transport.

Le transporteur aérien est tenu de remettre aux autorités compétentes le manifeste de passagers en cas de besoin.

Art. 197.— Le régime de responsabilité applicable au transporteur aérien de marchandises s'applique mutatis mutandis au transporteur aérien de personnes.

Art. 198.— En cas de transports successifs, chaque transporteur répond de l'exécution de ses obligations pour son propre parcours.

La personne transportée répond de ses fautes personnelles.

#### CHAPITRE 3

##### *Relations entre transporteurs*

Art. 199.— Dans leurs relations réciproques, transporteur contractuel et transporteur de fait sont régis par les dispositions de leur contrat.

Art. 200.— A l'égard des ayants droit à la marchandise et des passagers, le transporteur de fait répond des dommages survenus pour le transport qu'il a effectué. Le transporteur contractuel est responsable pour la totalité du transport envisagé.

Les dispositions des chapitres 1 et 2 du présent titre sont alors applicables selon les différents types de contrat.

#### TITRE III

##### AFFRETEMENT ET LOCATION D'AERONEFS

#### CHAPITRE 1

##### *Dispositions communes*

###### Section 1

##### Obligations contractuelles

Art. 201.— Le frêteur ou le propriétaire de l'aéronef frété ou loué à un tiers reste tenu aux obligations légales. Il est solidairement responsable avec l'affrêteur ou le locataire des violations desdites dispositions légales.

Les conditions d'affrètement et de location d'aéronefs sont déterminées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 202.— Les transferts de responsabilités entre deux Etats, en ce qui concerne les licences du personnel, les certificats de navigabilité, les licences de station radio sont reconnus par l'ANAC en application de la réglementation en vigueur et des dispositions pertinentes des conventions internationales auxquelles la Côte d'Ivoire est partie.

Art. 203.— En application de l'article 83 bis de la Convention de Chicago, lorsqu'un aéronef immatriculé en Côte d'Ivoire est exploité, en vertu d'un contrat de location, d'affrètement ou de tout autre arrangement similaire par une personne physique ou morale ayant son siège ou son principal établissement, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre Etat contractant, l'Etat de Côte d'Ivoire, en sa qualité d'Etat d'immatriculation, par accord avec cet Etat, lui transfère tout ou partie des fonctions et obligations que lui confèrent la Convention de Chicago.

Dans les conditions identiques à celles prévues au premier alinéa du présent article, lorsque l'Etat de Côte d'Ivoire est l'Etat de l'exploitant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant, l'Etat de Côte d'Ivoire peut accepter, par accord avec cet Etat, que lui soit transféré tout ou partie des fonctions et obligations que la convention confère à cet Etat, à l'égard de cet aéronef.

L'Etat d'immatriculation est dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées. L'accord de transfert des fonctions et obligations doit être enregistré auprès de l'OACI.

En vertu de l'article 83 bis de la Convention de Chicago, l'Etat de Côte d'Ivoire reconnaît les licences du personnel, les certificats de navigabilité, les licences de station radio délivrés et/ou renouvelés par l'Etat de l'exploitant conformément à un accord signé entre deux Etats tiers.

#### CHAPITRE 2

##### *Dispositions particulières*

###### Section 1

##### Affrètement d'aéronefs

Art. 204.— En cas d'affrètement pour une durée déterminée, les membres de l'équipage tel qu'il est défini par la réglementation en vigueur, restent, sauf convention contraire, les préposés du frêteur.

L'affrètement peut se réaliser sous forme de crédit-bail.

###### Section 2

##### Location d'aéronefs

Art. 205.— Tout contrat de location d'un aéronef d'une durée égale ou supérieure à six mois doit être inscrit au registre d'immatriculation.



## TITRE IV

TRAVAIL AERIEN, AVIATION GENERALE  
ET ASSISTANCE EN ESCALE

## CHAPITRE 1

*Travail aérien et aviation générale*

Art. 206.— Est réputée entreprise de travail aérien, toute personne morale qui effectue, à l'aide d'aéronef, pour autrui et contre rémunération divers travaux, notamment en matière d'agriculture, de construction, de photographie, de topographie, d'observation et de surveillance, de recherche et de sauvetage, de publicité aérienne.

Les activités de travail aérien ne peuvent être assurées que par des entreprises dûment autorisées par l'ANAC.

La réglementation, la qualification des équipages et les conditions d'exploitation du travail aérien sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 207.— Les vols d'aviation générale ou vols privés sont les vols qui n'assurent ni des vols de transport commercial, ni de travail aérien.

Les conditions d'exécution des vols d'aviation générale ou des vols privés sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

## CHAPITRE 2

*Assistance en escale*

## Section 1

## Dispositions générales

Art. 208.— L'assistance en escale est un service public qui peut être réalisé directement par l'Etat ou délégué à une personne morale de droit privé.

Les services d'assistance en escale régis par le présent chapitre sont les services rendus à un transporteur aérien sur un aérodrome ouvert au trafic commercial figurant dans la liste annexée à la directive de l'UEMOA relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union.

L'assistance en escale, lorsqu'elle est réalisée par l'Etat ou une personne morale de droit public, est subordonnée à la délivrance d'un agrément dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile. Lorsqu'elle est réalisée par une personne morale de droit privé, une convention de délégation de service public est conclue entre celle-ci et l'Etat conformément à la réglementation en vigueur.

Tout transporteur aérien peut être autorisé à s'auto-assister en escale.

Les conditions et modalités de l'auto-assistance en escale sont déterminées par décret sur rapport du ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 209.— L'activité d'assistance en escale est libéralisée en Côte d'Ivoire.

Nonobstant la disposition de l'alinéa 1 du présent article, l'Etat se réserve le droit de limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir des services relevant d'une ou plusieurs catégories de service d'assistance en escale.

Art. 210.— L'Etat peut soit confier au gestionnaire de l'aérodrome, soit à une autre entité, la gestion des infrastructures servant à la fourniture des services d'assistance en escale dont la complexité, les conditions techniques d'exploitation, le coût ou l'impact sur l'environnement ne permettent pas, sur cet aérodrome, la division ou la duplication tels que les systèmes de tri de bagages, d'épuration des eaux ou de distribution de carburant.

Il peut rendre obligatoire l'usage des infrastructures considérées pour les prestataires de services et pour les transporteurs aériens.

La liste des infrastructures entrant dans le champ d'application du présent article est définie par décret.

Art. 211.— Le prestataire de services qui fournit des services d'assistance en escale doit opérer une stricte séparation comptable selon les pratiques commerciales en vigueur, entre les activités liées à la fourniture de ces services et ses autres activités. Le ministre chargé de l'Aviation civile fait contrôler par un vérificateur indépendant la réalité de cette séparation comptable.

Art. 212.— Un Comité des usagers est créé sur tout aéroport international. Ce comité est composé des représentants des usagers des services d'assistance en escale, c'est-à-dire de toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, au départ ou à destination de l'aéroport concerné ou des organisations représentatives de ces usagers.

Tout usager a le droit de faire partie de ce comité ou, à son choix, d'y être représenté par une organisation reconnue par l'Etat qu'il charge de cette mission.

Le Comité des usagers a un rôle consultatif et formule des avis sur les questions relatives à l'organisation, aux tarifs et au fonctionnement de l'assistance en escale.

La composition, les missions, l'organisation et le fonctionnement des comités des usagers sont fixés par décret.

## Section 2

## Conditions d'exercice

Art. 213.— L'exécution de prestations de services d'assistance en escale peut être déléguée par l'Etat à une personne morale de droit privé ou faire l'objet d'agrément à une personne morale de droit public.

Outre l'agrément ou la convention de délégation de service public prévu à l'alinéa précédent, l'activité d'un prestataire de services d'assistance en escale est subordonnée à la délivrance par l'ANAC d'un certificat d'opérateur d'assistance en escale.

Les conditions de délivrance du certificat d'opérateur d'assistance en escale sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 214.— L'agrément ne peut être accordé qu'à une personne morale de droit public ayant des compétences en matière d'aviation civile, dont le capital social est détenu à cent pour cent par l'Etat.

La convention de délégation est conclue entre l'Etat et une personne morale de droit privé ayant son siège social en Côte d'Ivoire, dont plus de la moitié du capital social est détenue par des personnes physiques ou morales de droit ivoirien.

Toute modification par rapport à la situation prévalant au jour de la délivrance de l'agrément ou de la conclusion de la convention de délégation, des conditions de contrôle par ses actionnaires, de son capital social, doit être approuvée par l'Etat. Le non-respect de cette obligation rend la modification intervenue inopposable à l'Etat et entraîne des sanctions dont notamment la résiliation de la convention ou le retrait de l'agrément.

Art. 215.— Le prestataire de service en escale autre qu'une personne morale de droit public, est choisi après un appel d'offres.

Les critères de conclusion de la convention de délégation doivent se référer à la situation financière saine, à la capacité tech-



nique et à une couverture d'assurance suffisante, à la sûreté et à la sécurité des installations, des aéronefs, des équipements et des personnes ainsi qu'à la protection de l'environnement et au respect de la législation sociale.

LIVRE VI  
PERSONNEL AERONAUTIQUE

TITRE I  
DISPOSITIONS COMMUNES

CHAPITRE I

*Catégories de personnels et médecine aéronautique*

Section 1

Catégories de personnels et titres aéronautiques

Art. 216.— Les dispositions du présent livre s'appliquent aux catégories de personnels spécialisés ci-après désignées :

- personnel navigant professionnel ou membres d'équipage professionnel ;
- personnel navigant non professionnel ou membres d'équipage non professionnel ;
- personnel aéronautique non navigant ou autres personnels aéronautiques.

Art. 217.— Les titres aéronautiques désignés sous le nom de licence, brevet, autorisation ou certificat, sanctionnent l'aptitude et le droit pour 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, à une procédure ou aux conditions de vol et de l'attestation médicale requise correspondante.

Ces titres ne sont valables que pour une période limitée. Ils sont renouvelables pour vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.

Les qualifications sont des mentions qui, portées sur une licence ou associées à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indiquent les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.

Art. 218.— Le personnel navigant et le personnel aéronautique non navigant doivent être pourvus des titres aéronautiques ou des qualifications requis par les dispositions de la présente loi et celles prises pour son application.

Les titres aéronautiques et les privilèges qui y sont associés, les conditions requises pour leur obtention, le régime, les programmes et règlements des examens y afférents, ainsi que les modalités d'exemption, sont fixés par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 219.— Tout titulaire d'un titre aéronautique doit être détenteur, selon le cas, d'un carnet, d'un livret ou d'un document équivalent sur lequel sont inscrites la nature des tâches, la durée de service ou la durée des vols.

Le document mentionné à l'alinéa précédent est présenté aux services de contrôle et à l'ANAC sur leur demande.

Art. 220.— Il peut être reconnu à une licence ou à une qualification délivrée par un Etat membre la même valeur que l'une des licences ou qualifications délivrées par l'ANAC ivoirienne, pour une période déterminée qui ne peut, en aucun cas, dépasser sa propre période de validité.

Les titres aéronautiques délivrés par les autorités aéronautiques d'un Etat membre peuvent être reconnus par l'ANAC s'ils sanctionnent des connaissances et une expérience au moins égale à celles exigées par les dispositions de l'Annexe 1 à la Convention de Chicago. Sous cette réserve, l'Administration de l'Aviation

civile de l'Etat membre peut délivrer aux titulaires de titres aéronautiques et qualifications étrangères, des licences et qualifications dans des conditions déterminées par un règlement d'exécution du présent Code.

Art. 221.— Tout titulaire d'une licence, d'un brevet, d'une autorisation ou d'un certificat qui ne satisfait pas entièrement aux conditions requises par la réglementation en vigueur relative à ce titre aéronautique qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur celui-ci, ou en annexe de celui-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas à ces conditions.

Aucun membre du personnel dont la licence, le brevet, l'autorisation ou le certificat a été annoté en application de l'alinéa précédent, ne peut participer à la navigation internationale sans l'autorisation de la Côte d'Ivoire ou des Etats sur le territoire desquels il pénètre.

Art. 222.— L'Etat reconnaît les compétences du personnel dont les licences ont été délivrées initialement un an après l'adoption d'une nouvelle norme internationale de compétence pour ce personnel; mais elle s'applique dans tous les cas à tout le personnel dont les licences demeurent valides cinq ans après la date d'adoption de cette norme.

Section 2

Médecine aéronautique

Art. 223.— Pour le personnel de l'aéronautique civile, les attestations médicales exigées pour exercer les fonctions correspondant aux titres aéronautiques sont délivrées, après examen, par des médecins examinateurs ou des centres d'expertise de médecine aéronautique.

Les médecins examinateurs et les centres d'expertise de médecine aéronautique sont agréés par l'ANAC dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

Il est créé par décret sur le rapport du ministre chargé de l'Aviation civile, un conseil médical de l'aéronautique civile. Un arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile en détermine l'organisation et le fonctionnement.

Le Conseil médical de l'aéronautique civile peut être saisi d'un recours administratif par le personnel aéronautique ou son employeur à l'encontre des décisions prises par les centres d'expertise de médecine aéronautique ou les médecins examinateurs.

Art. 224.— L'exercice des privilèges d'une licence en état de validité est subordonné à la validité de l'attestation médicale lorsqu'elle est exigée.

Art. 225.— Les conditions d'agrément des médecins et des centres d'expertise médicale du personnel aéronautique professionnel dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

TITRE II

PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

Art. 226.— La qualité de navigant professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant de façon habituelle et à titre principal, pour leur propre compte ou pour le compte d'autrui contre rémunération :

- le commandement et la conduite des aéronefs ;
- les fonctions de membres d'équipage de cabine ;
- le service à bord afférent aux autres matériels montés sur aéronefs, notamment, les appareils photographiques et météorologiques, les appareils destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manœuvre des parachutes et au treuillage du personnel ou du matériel sur les hélicoptères.



Art. 227.— Les personnes qui n'ont pas la nationalité ivoirienne peuvent être autorisées à exercer, temporairement, les activités indiquées à l'article précédent.

#### CHAPITRE 1

##### Catégories d'activités

###### Section 1

###### Différentes catégories d'activités

Art. 228.— Le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile exerce dans l'une ou plusieurs des catégories d'activités suivantes :

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

Art. 229.— Sont considérés au sens du présent titre, comme :

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

- *transport aérien*, toute opération aérienne effectuée contre rémunération, en vue ou pendant l'accomplissement du transport de passagers, de colis postaux, de marchandises ;

- *travail aérien*, toute opération aérienne rémunérée qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport ou les essais et réceptions définis aux points 1. et 2. du présent article ;

- *aviation générale*, toute opération aérienne autre qu'un vol commercial ou de travail aérien.

###### Section 2

###### Registre d'inscription

Art. 230.— Un registre d'inscription du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est établi et tenu sous la responsabilité de l'ANAC.

Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile s'il n'est inscrit sur ce registre.

Art. 231.— L'inscription au registre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est soumise aux conditions préalables suivantes :

- être de nationalité ivoirienne ;
- être titulaire de licences en état de validité ;
- n'avoir encouru aucune condamnation à l'emprisonnement ou à une peine pour crime ou délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

Les conditions d'inscription et de réinscription, de modification, de suspension, de radiation d'inscription au registre sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 232.— A titre exceptionnel, l'inscription sur les registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile des personnes n'ayant pas la nationalité ivoirienne peut, dans chaque cas particulier, être autorisée par décision du directeur général de l'ANAC.

#### CHAPITRE 2

##### Equipe et commandant de bord

###### Section 1

###### Equipe

Art. 233.— L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord.

Art. 234.— La composition de l'équipage est déterminée suivant le type de l'aéronef, les caractéristiques et la durée du voyage à effectuer et la nature des opérations auxquelles l'aéronef est affecté.

L'équipage est déterminé en conformité avec les règlements en vigueur par l'exploitant. La liste nominative de l'équipage est dressée avant chaque vol conformément à la réglementation en vigueur.

###### Section 2

###### Commandant de bord

Art. 235.— Les fonctions de commandant de bord sont exercées par un pilote. Le commandant de bord figure en premier sur la liste de l'équipage.

En cas de décès ou d'incapacité du commandant de bord en vol, le commandement de l'aéronef est assuré de plein droit jusqu'au lieu de l'atterrissage, suivant l'ordre fixé par cette liste.

Art. 236.— Le commandant de bord est responsable de l'exécution du vol. Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef.

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

Art. 237.— 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 cours de vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustibles, et rendre compte à son employeur ou à l'exploitant.

Il doit, si le choix est possible, larguer les marchandises de faible valeur.

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

Art. 238.— Le commandant de bord est consignataire de l'appareil et responsable du chargement.

En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit, sans mandat spécial :

- d'engager les dépenses nécessaires à l'exécution du vol ;
- de faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer l'exécution du vol dans un délai rapproché ;
- de prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;
- d'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement, l'exécution du vol et de le congédier ;
- d'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures mentionnées aux paragraphes précédents.

Tout litige découlant du mandat de consignataire du commandant de bord est porté devant le tribunal compétent en matière commerciale, du lieu où se trouve l'aéronef.



## CHAPITRE 3

*Conditions de travail*

Art. 239.— Les dispositions légales et réglementaires en vigueur en matière sociale sont applicables aux personnels aéronautiques, sous réserve des dispositions plus favorables du Code communautaire de l'Aviation civile des Etats membres de l'UEMOA.

## TITRE III

## PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL

Art. 240.— La qualité de personnel navigant non professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes détentrices d'une licence de pilote et exerçant sans rémunération le commandement et la conduite d'un aéronef.

## TITRE IV

## PERSONNEL AERONAUTIQUE NON NAVIGANT

Art. 241.— La qualité de personnel aéronautique non navigant est attribuée au personnel exerçant au sol et détenteur d'une licence. Il s'agit notamment des :

- techniciens de maintenance d'aéronefs ;
- contrôleurs de la circulation aérienne ;
- agents techniques d'exploitation ;
- tout emploi pour lequel l'ANAC exige la détention d'une licence.

Les conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences de ces personnels ainsi que leurs conditions de travail sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

## TITRE V

## FORMATION AERONAUTIQUE

Art. 242.— La formation aéronautique est assurée par les organismes de formation agréés ou reconnus par l'ANAC.

Les conditions de délivrance, de renouvellement, de suspension et de retrait des certificats d'agrément des organismes de formation concernés sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 243.— Le ministre chargé de l'Aviation civile fixe par arrêté les règles concernant :

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

Art. 244.— Les aéro-clubs participent à la formation aéronautique des pilotes privés.

Les conditions de fonctionnement des aéro-clubs sont déterminées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

## LIVRE VII

## GESTION DE LA SECURITE

## CHAPITRE 1

*Autorité compétente et missions*

Art. 245.— L'Etat assure la gestion de la sécurité en mettant en place un cadre compatible avec l'envergure et la complexité du système aéronautique de la Côte d'Ivoire tout en veillant à la coordination entre les autorités chargées des différents éléments des fonctions d'aviation civile et la supervision du système de gestion de la sécurité des prestataires de services aéronautiques.

Art. 246.— L'ANAC est l'autorité compétente pour coordonner la gestion de la sécurité de l'aviation civile.

## CHAPITRE 2

*Programme national de Sécurité*

Art. 247.— Il est établi par décret un Programme national de Sécurité, en abrégé PNS pour atteindre et maintenir un niveau acceptable de performance de sécurité de l'aviation civile.

Art. 248.— Le PNS fixe le cadre réglementaire pour :

- la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité, en abrégé SGS, par les prestataires de services aéronautiques conformément à la Convention de Chicago et ses annexes, ainsi qu'aux règlements nationaux ;

Art. 249.— L'ANAC est chargée de l'administration, la mise en œuvre et de la tenue à jour du PNS en coordination avec le Bureau d'Enquêtes sur les accidents et incidents de Transport, en abrégé BEA. Le BEA est chargé de réaliser les enquêtes techniques sur les Accidents, Incidents graves ou incidents d'aviation civile dans le cadre de la gestion de la sécurité.

Art. 250.— Les fonctions d'administrateur responsable du PNS sont assurées par le directeur général de l'ANAC.

Art. 251.— L'administrateur responsable dispose de l'autorité et de l'imputabilité sur les questions de ressources humaines et sur les questions financières importantes liées à la mise en œuvre du PNS.

Il coordonne à l'échelle nationale toutes les questions liées au PNS.

Les ressources financières et les moyens nécessaires à la mise en œuvre et au maintien du PNS proviennent des ressources de l'ANAC, notamment d'une quote-part de la redevance supervision de la sécurité du système de l'aviation civile.

## CHAPITRE 3

*Données et informations de sécurité de l'aviation civile*

Art. 252.— L'ANAC met en place un système national de collecte et de traitement, de partage et d'échange des données et informations de sécurité de l'aviation civile.

Art. 253.— Les données et informations de sécurité ainsi que leurs sources connexes sont protégées.

Les modalités de protection des données de sécurité et des informations de sécurité sont définies par décret.

## LIVRE VIII

## SURETE ET FACILITATION

## TITRE I

## SURETE

## CHAPITRE 1

*Organe compétent et missions de sûreté*

Art. 254.— L'Etat assure la protection et la sauvegarde des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public ainsi que des aéronefs et des infrastructures aéronautiques au sol contre les actes d'intervention illicite commis au sol ou en vol.

Les conditions et modalités d'application de cet article sont déterminées par décret.

Art. 255.— L'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation civile est l'ANAC.

Art. 256.— L'ANAC met en place des politiques et des obligations en matière de sûreté de l'aviation civile conformes à la réglementation en vigueur et aux dispositions de l'annexe 17 à la Convention de Chicago et s'assure de leur mise en œuvre.

Art. 257.— En application de l'article précédent, l'ANAC est chargée :



- d'assurer la protection et la sauvegarde des passagers, des équipages, du personnel au sol, du public, des aéronefs et des infrastructures aéronautiques au sol contre les actes d'intervention illicite commis au sol ou en vol ;

- de communiquer à l'industrie aéronautique, les objectifs de sûreté fixés par le Programme national de Sûreté.

#### CHAPITRE 2

##### *Programme national de Sûreté*

Art. 258.— Il est établi par décret, un Programme national de Sûreté de l'Aviation civile ayant pour objectif d'assurer la sécurité, la régularité, et l'efficacité de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.

L'ANAC est chargée de l'élaboration, de la mise en œuvre, de la tenue à jour, du contrôle et de l'exécution du programme national de sûreté dont elle suit l'évolution pour ce qui est :

- de la menace ;
- des systèmes de sûreté ;
- des dispositifs et systèmes de protection ;
- des lois ;
- des normes et des pratiques recommandées de l'OACI ;
- des procédures nationales et internationales en matière de sûreté.

Art. 259.— Le Programme national de Sûreté de l'Aviation civile fixe des dispositions permettant à l'Etat, notamment :

- de contrôler l'inspection et le filtrage des passagers, et de leurs bagages à main et du personnel ;
- de contrôler l'inspection et le filtrage des bagages de soute ;
- d'élaborer les mesures de sûreté au sol et en vol ainsi que toutes les mesures ou procédures spéciales ;
- d'instaurer une coopération étroite entre les organismes intéressés par la mise en œuvre du programme ;
- de procéder à la vérification d'antécédent préalablement à l'attribution de titre d'accès ;
- de prévoir l'échange de renseignements sur les menaces ainsi que la coopération entre les Etats.

Art. 260.— Les gestionnaires d'aéroports, les compagnies aériennes, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernées sont tenus d'élaborer un programme de sûreté relatif à leurs opérations sur les différents aéroports.

#### CHAPITRE 3

##### *Organisation de la sûreté aérienne*

Art. 261.— Les mesures de sûreté au sol, à bord des aéronefs en vol et celles à prendre en cas d'incident sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

L'ANAC veille à l'application des mesures de sûreté édictées.

Art. 262.— Il est institué par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile, dans chaque aéroport servant l'aviation civile, une autorité chargée de coordonner la mise en œuvre des contrôles de sûreté conformément au programme de sûreté aéroportuaire approuvé par l'ANAC.

Art. 263.— Tout prestataire de services visé à l'article 260 doit désigner un responsable de sûreté qui est chargé de l'établissement et de l'exécution de son programme de sûreté.

Art. 264.— Les responsables de sûreté désignés sont tenus d'évaluer en permanence, l'efficacité et l'adéquation des mesures et procédures de sûreté des programmes de sûreté mis en place par les prestataires de services.

L'ANAC doit assurer le maintien de l'efficacité du programme de sûreté aéroportuaire par des missions de contrôle et d'évaluation.

Art. 265.— L'Etat peut concéder les missions de service public en matière de sûreté de l'aviation.

Les conditions et modalités, notamment la durée et les dispositions financières relatives à la concession sont fixées dans la convention entre l'Etat et le concessionnaire.

#### TITRE II

##### FACILITATION

Art. 266.— L'autorité compétente en matière de facilitation de l'aviation civile est l'ANAC.

Elle met en place des politiques et des obligations en matière de facilitation de l'aviation civile conformes à la réglementation en vigueur et aux dispositions de l'annexe 9 à la Convention de Chicago et s'assure de leur mise en œuvre.

Art. 267.— Il est institué par la présente loi, un programme national de facilitation du transport aérien ayant pour objectif toutes les mesures possibles pour faciliter le mouvement des aéronefs, des équipages, des passagers, des marchandises, de la poste et des provisions de bord en éliminant les obstacles et les retards inutiles.

L'organisation et le fonctionnement du programme national de facilitation du transport aérien visé à l'alinéa précédent sont fixés par décret.

Art. 268.— Des systèmes d'échange de données sur les passagers, notamment les renseignements préalables concernant les voyageurs et les données relatives aux dossiers de passagers sont établis aux différents aéroports internationaux.

Il est fait obligation aux exploitants aériens étrangers de soumettre ces données passagers aux autorités compétentes conformément aux dispositions fixées par décret.

Art. 269.— Lorsqu'un aéronef étranger est employé à la navigation aérienne internationale, l'entrée ou le transit autorisé sur le territoire ivoirien, 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 l'Etat ivoirien 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 dûment délivré ou déposé en Côte d'Ivoire, étant convenu qu'il n'est exigé en aucun cas un dépôt de garantie en raison de l'exemption de saisie ou de rétention de l'aéronef visée ci-dessus.

Art. 270.— Les règlements relatifs à l'entrée et à la sortie du territoire ivoirien des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs à l'intérieur du territoire ivoirien, s'appliquent, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les Etats contractants et lesdits aéronefs doivent s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire ivoirien.

Art. 271.— Les aéronefs utilisés en trafic international au cours d'un vol à destination de la Côte d'Ivoire ou y transitant, sont temporairement admis en franchise de droits, sous réserve des règlements douaniers. Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord se trouvant dans l'aéronef à l'arrivée et lors de son départ, sont exempts des droits de douane, frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposés.



L'exemption prévue à l'alinéa 1 ci-dessus ne s'applique pas aux quantités ou aux objets déchargés, à moins que ne l'admettent les règlements douaniers qui peuvent exiger que ces quantités ou objets soient placés sous la surveillance de la douane.

Les pièces de rechange et le matériel importés pour être installés ou être utilisés sur un aéronef étranger employé à la navigation aérienne internationale sont admis en franchise de droits de douane, sous réserve de l'observation des règlements douaniers qui peuvent disposer que ces objets sont placés sous la surveillance et le contrôle de la douane.

### TITRE III

#### FINANCEMENT DE LA SURETE ET DE LA FACILITATION

Art. 272.— L'acquisition des équipements et la réalisation des dispositifs des systèmes de sûreté incombent à l'Etat.

En cas de concession d'un aérodrome, les charges relatives à l'acquisition des équipements, au fonctionnement, à la maintenance et à la réalisation des dispositifs des systèmes de sûreté peuvent être confiés aux concessionnaires.

Art. 273.— La redevance sûreté en application de la réglementation en vigueur a pour objet le financement des activités de sûreté de l'aviation civile.

La redevance est due par tout passager embarquant à partir d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique et disposant d'installations et de mesures de contrôle de sûreté.

Le taux, les modalités de perception de la redevance mentionnée à l'alinéa 1 du présent article, pour chaque catégorie de bénéficiaire et la clé de répartition sont fixés par décret.

### LIVRE IX

#### ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

##### TITRE I

#### ASSISTANCE ET SAUVETAGE- DECOUVERTES D'EPAVES -DISPARITION

Art. 274.— Les dispositions prévues par le Code maritime sur l'assistance et le sauvetage maritime sont applicables aux aéronefs en péril en mer et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.

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

Art. 275.— L'Etat prend les mesures afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et de 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.

L'Etat entreprend la recherche d'aéronefs disparus en collaboration avec les Etats concernés.

Dans le cadre de cette collaboration, l'Etat autorise son centre secondaire de recherche à prêter assistance, sur demande aux équipes SAR des Etats concernés, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel.

Les équipes SAR des Etats concernés sont autorisées à entrer sur le territoire ivoirien dans le but de rechercher les lieux d'accidents d'aviation et de secourir les survivants.

Il est institué par décret pris en Conseil des ministres, un service de recherche et sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix désigné par l'appellation internationale Search And Rescue, en abrégé SAR.

Art. 276.— 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.

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.

Art. 277.— En cas de disparition sans nouvelle d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois mois après la date d'envoi des dernières nouvelles.

Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration de ce délai, être déclaré par jugement par application des dispositions du Code civil.

Le ministre chargé de l'Aviation civile déclare, le cas échéant, la présomption de disparition et adresse au ministère public les informations nécessaires pour la constatation judiciaire des décès des personnes disparues.

Tout intéressé peut également agir, conformément aux dispositions du Code civil, à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès. La requête en ce cas est communiquée au ministère public qui en saisi le ministre chargé de l'Aviation civile aux fins d'obtenir toutes informations utiles à la constatation judiciaire du décès de la personne disparue.

### TITRE II

#### ENQUETES TECHNIQUES RELATIVES AUX ACCIDENTS ET INCIDENTS

##### CHAPITRE I

##### Principes

Art. 278.— L'enquête technique menée à la suite d'un accident ou d'un incident d'aviation civile a pour seul objectif de prévenir de futurs accidents ou incidents.

Sans préjudice, le cas échéant de l'enquête judiciaire, l'enquête technique consiste à collecter et analyser les informations utiles, à déterminer les circonstances et les causes certaines ou probables de l'accident ou de l'incident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité.

L'enquête technique ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités civiles et pénales.

Art. 279.— Tout accident ou incident grave d'aviation civile survenu en Côte d'Ivoire, à un aéronef civil fait l'objet d'une enquête technique. Tout autre événement de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile fait également l'objet d'une enquête technique.

Conformément aux règles internationales, la conduite de l'enquête technique est de la compétence des autorités ivoiriennes pour les accidents et les incidents d'aviation civile qui sont survenus :

- sur le territoire ivoirien ou dans l'espace aérien sous contrôle de la Côte d'Ivoire ;

- en dehors du territoire ou de l'espace aérien ivoirien, si l'accident ou l'incident concerne un aéronef immatriculé en Côte d'Ivoire ou exploité par une personne physique ou morale ayant son siège statutaire ou son principal établissement en Côte d'Ivoire, dès lors que l'enquête n'est pas effectuée par un autre Etat.



## CHAPITRE 2

*Organismes chargés de l'enquête*

## Section 1

## Bureau Enquêtes Accidents

Art. 280.— Les enquêtes techniques sur les accidents, incidents graves ou incidents d'aviation civile sont réalisées par une autorité administrative indépendante dénommée, Bureau d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents de Transport, en abrégé BEA.

Le BEA est indépendant de l'ANAC et des autres organismes de l'aviation ou des entités qui peuvent entraver la conduite ou l'objectivité d'une enquête.

L'organisation et le fonctionnement du BEA sont fixés par décret.

Art. 281.— Le BEA peut déléguer, en totalité ou en partie, la conduite de l'enquête technique à un autre Etat ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents par accord et consentement mutuels. Dans ce cas, le BEA facilite la conduite de l'enquête menée par cet Etat ou cet organisme.

Le BEA peut accepter la délégation par un autre Etat, de la conduite de tout ou partie d'une enquête technique.

Art. 282.— Le BEA est dirigé par un directeur général nommé par décret.

Le BEA est habilité à élaborer et amender les règlements aéronautiques relatifs aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile.

Les règlements aéronautiques relatifs aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile sont approuvés par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 283.— Le BEA dispose d'un personnel technique qualifié composé notamment d'experts et de spécialistes dans le domaine de l'aéronautique disposant de l'expérience pratique et des qualifications aux techniques d'enquête sur les accidents de l'aviation civile.

Le personnel du BEA comprend des ingénieurs en exploitation technique des aéronefs, des experts en navigation aérienne, dont des pilotes professionnels, des experts en sécurité aérienne, des médecins spécialisés en aviation civile, de spécialistes d'enquêtes, pour lesquels un programme de formation périodique est mis en œuvre.

Art. 284.— Le BEA peut pour les besoins de l'enquête, désigner une commission d'enquête. La commission d'enquête est constituée de personnalités reconnues pour leurs compétences et leur expérience dans certains domaines de l'aviation civile.

Dans la conduite des enquêtes, le BEA et les membres de la commission d'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité, ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

Le BEA est seul compétent pour déterminer l'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour sa réalisation.

Art. 285.— Seuls les experts du BEA qualifiés et désignés à cet effet et munis de titres d'identification dûment renseignés, peuvent exercer les attributions prévues au présent livre pour les enquêteurs techniques.

Des agents appartenant aux corps techniques de l'aviation civile peuvent être agréés par le BEA pour effectuer les opérations d'enquête de première information sous le contrôle et l'autorité du BEA. Ils sont appelés Enquêteurs de Première

Information. Ils sont munis de titre d'identification attestant de leurs prérogatives.

Un arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile fixe les conditions d'accréditation des enquêteurs techniques, les conditions d'agrément des enquêteurs de première information et les conditions de nomination des membres des commissions d'enquête.

Art. 286.— Toute personne physique ou morale qui, en raison de ses fonctions ou de son activité est informée qu'un accident ou un incident grave d'aviation s'est produit, est tenue de le notifier sans délai au BEA.

Conformément aux normes internationales, le BEA informe sans délai les Etats concernés par l'événement dont il a reçu la notification, et le cas échéant, l'OACI.

Sur proposition du BEA, le ministre chargé de l'Aviation civile fixe par arrêté, la liste des incidents qui, doivent être portés à la connaissance du BEA.

## Section 2

## Financement

Art. 287.— Le BEA dispose des ressources financières et des moyens nécessaires pour lui permettre de s'acquitter de ses missions d'enquête technique sur les accidents et incidents graves, en toute indépendance.

Les ressources du BEA sont constituées par :

- une subvention de l'Etat ;
- une quote-part de la redevance de sécurité ;
- le produit des prestations extérieures du BEA ;
- la contribution des compagnies aériennes ou parties impliquées dans l'événement, en cas d'accidents ou d'incidents.

Les quotes-parts des ressources affectées au BEA sur les accidents et incidents de l'aviation civile sont déterminées par décret.

Le directeur général du BEA est l'ordonnateur des recettes et dépenses.

En cas d'accident majeur nécessitant un financement complémentaire, une communication est faite en Conseil des ministres par le ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 288.— Le BEA peut demander une assistance appropriée à des organismes ou à des autorités responsables des enquêtes d'autres Etats pour qu'ils fournissent, notamment :

1. les installations, équipements et appareils disponibles lui permettant :

- a. de procéder à l'expertise des débris d'épaves, des équipements de bord et d'autres objets présentant un intérêt aux fins de l'enquête ;
  - b. d'exploiter les indications des enregistreurs de bord ;
2. les experts enquêteurs, spécialisés dans le type d'enquêtes ;
3. l'accès à un réseau de partage d'informations et de données utiles à la sécurité et à la prévention des accidents et incidents.

La coopération et l'assistance dans le domaine des enquêtes sur les accidents et incidents sont fournies dans le cadre d'un protocole d'accord signé entre le BEA et les responsables des organismes ou autorités d'enquêtes concernés des autres Etats.

## CHAPITRE 3

*Enquêtes techniques*

## Section I

## Pouvoirs des enquêteurs

Art. 289.— Le BEA et les autres autorités susceptibles de participer aux activités liées à l'enquête, notamment les autorités judiciaires coopèrent sur la base d'accords préalables.



Les accords prévus à l'alinéa 1 ci-dessus respectent l'indépendance de l'autorité responsable des enquêtes techniques et permettent à l'enquête technique de se dérouler avec diligence et efficacité. Les accords couvrent notamment :

- l'accès au site de l'accident ;
- la conservation des indices et l'accès à ceux-ci ;
- l'échange d'informations ;
- l'utilisation appropriée des informations en matière de sécurité ;
- les enregistrements.

Art. 290.— Les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information peuvent immédiatement et librement accéder au lieu de l'accident ou de l'incident, exercer un contrôle sur l'aéronef ou l'épave et son contenu pour procéder sur place à toutes constatations utiles.

En cas d'accident, l'autorité judiciaire est préalablement informée de leur intervention.

Les enquêteurs techniques ou, à défaut, les enquêteurs de première information prennent toute mesure de nature à permettre la préservation des indices.

Art. 291.— Les enquêteurs techniques ont un accès libre à tous les éléments pertinents, notamment les enregistreurs de bord, à tout autre enregistrement et à tous documents des services jugés pertinents, notamment les dossiers des services de la circulation aérienne, sur lesquels ils exercent un contrôle total afin de procéder, sans délai, à leur exploitation dans les conditions ci-après :

- lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement sont, selon les modalités prévues au Code de Procédure pénale, saisis par l'autorité judiciaire et mis, à la disposition des enquêteurs techniques pour procéder sans délai, à leur analyse ;

- en l'absence de l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques ou, sur instruction du BEA, par les enquêteurs de première information en présence d'un officier de police judiciaire.

Art. 292.— En cas d'accident ou d'incident ayant entraîné l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent procéder, selon le cas, avec l'accord du Procureur de la République ou du juge d'instruction, au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident.

A défaut d'accord, ils sont informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente. Ils ont le droit d'y assister et d'exploiter les constatations faites dans le cadre de ces opérations pour les besoins de l'enquête technique.

Les enquêteurs techniques ne peuvent soumettre les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qui ont fait l'objet d'une saisie à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, altérer ou détruire qu'avec l'accord de l'autorité judiciaire.

Art. 293.— En cas d'accident ou d'incident n'ayant pas entraîné l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enquêteurs techniques ou, sur instruction de l'organisme permanent, les enquêteurs de première information peuvent, en présence d'un officier de police judiciaire, prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qu'ils estiment propres à l'incident.

Les objets ou les documents retenus par les enquêteurs techniques sont restitués dès lors que leur conservation n'apparaît plus nécessaire à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident. La rétention et, le cas échéant, l'altération ou la destruction, pour les besoins de l'enquête, des objets ou des documents soumis à examen ou à l'analyse n'entraînent aucun droit à indemnité.

Art. 294.— Nonobstant les obligations de confidentialité prévues par les règlements internationaux sur les enquêtes, les enquêteurs techniques ont le pouvoir de :

- procéder à l'audition des témoins ;
- demander une autopsie complète du corps des personnes mortellement blessées ;
- faire pratiquer, par un médecin avec une expérience des enquêtes sur les accidents, des examens médicaux des membres d'équipage, des passagers et du personnel aéronautique impliqué dans l'exploitation de l'aéronef ;
- requérir, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, la communication des documents 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 des matériels, la préparation du vol, la conduite, l'information et le contrôle de l'aéronef ou des aéronefs impliqués.

Lorsque ces documents sont placés sous scellés par l'autorité judiciaire, il en est établie une copie pour les enquêteurs techniques.

Les dossiers médicaux ne sont communiqués qu'aux médecins rattachés au BEA.

Seuls peuvent être communiqués les dossiers médicaux d'aptitude relatifs aux personnes chargées de la conduite, de l'information ou du contrôle de l'aéronef ou des aéronefs concernés.

Art. 295.— L'enquêteur désigné reçoit, sur sa demande la communication :

- des résultats des examens ou prélèvements effectués sur les personnes chargées de la conduite, de l'information et du contrôle de l'aéronef ou des aéronefs en relation avec l'accident ou l'incident ;
- des rapports d'expertise médico-légale concernant les personnes mortellement blessées.

#### Section 2

##### Préservation des éléments de l'enquête

Art. 296.— Il est interdit à toute personne de modifier l'état du site de l'accident, d'y effectuer des prélèvements, de se livrer à quelque manipulation que ce soit sur l'aéronef, son contenu ou son épave, de procéder à son déplacement ou à son enlèvement, sauf si ces actions sont commandées par des exigences de sécurité, par la nécessité de porter secours aux victimes ou ont été expressément autorisées par l'autorité judiciaire, après avis de l'autorité chargée de l'enquête technique ou, à défaut, de l'enquêteur de première information.

En cas d'accident ou d'incident, l'équipage concerné, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ainsi que les personnes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident et leurs préposés prennent toutes les dispositions de nature à préserver les documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête, et notamment à éviter l'effacement après le vol de l'enregistrement des conversations et alarmes sonores.

Art. 297.— Toute personne impliquée ou non, en raison de sa fonction, dans un accident ou un incident qu'elle a spontanément et sans délai signalé au BEA et, le cas échéant, par le canal de son



employeur ne peut faire l'objet d'aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle, sauf si elle est reconnue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

Les sources d'informations des comptes rendus obligatoires et volontaires sont entièrement protégées. Ces informations ne servent qu'à l'analyse des tendances en matière de sécurité qui peuvent servir de base à des recommandations de sécurité totalement anonymes.

#### Section 3

##### Rapport de constat

Art. 298.— Tous les actes d'enquête technique prévus au présent chapitre, sont consignés dans des rapports d'intervention.

Les rapports comportent la date et l'heure de début et fin de l'intervention, le nom et la signature de l'enquêteur technique qui y procède, l'inventaire des pièces ou documents retenus ou vérifiés et, le cas échéant, les observations de la personne qui en avait la garde.

#### CHAPITRE 4

##### *Diffusion des informations et des rapports d'enquête*

Art. 299.— Les personnels du BEA, les enquêteurs de première information, les membres des commissions d'enquête et toute personne invitée à participer ou à contribuer à l'enquête, notamment experts et représentants des Etats impliqués sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues par la réglementation en vigueur.

Sans préjudice de certaines obligations de confidentialité, le BEA est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, qu'il juge pertinentes pour la prévention d'un accident ou d'un incident grave, aux autorités administratives chargées de la sécurité de l'aviation civile, aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des aéronefs ou de leurs équipements, aux personnes physiques et morales responsables de l'exploitation des aéronefs ou de la formation des personnels.

Le BEA ne divulgue pas au public les enregistrements des conversations dans le poste de pilotage et les enregistrements d'images du poste de pilotage, ainsi que leur transcription, à d'autres fins que l'enquête technique sur l'accident ou l'incident.

Sans préjudice de certaines obligations de confidentialité, le BEA et, le cas échéant, le président de la commission d'enquête sont habilités, dans le cadre de leur mission, à rendre publiques des informations factuelles pertinentes obtenues au cours de l'enquête technique.

Art. 300.— A tout stade de l'enquête, le BEA peut émettre des recommandations de sécurité aux autorités compétentes, y compris à celles des autres Etats concernés, s'il estime que leur mise en œuvre dans les plus brefs délais est de nature à prévenir un accident ou un incident grave.

Art. 301.— Au terme de chaque enquête technique, le BEA établit un rapport sous une forme adaptée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident. Ce rapport préserve l'anonymat des personnes impliquées et est rendu public. Il ne fait état que des informations résultant de l'enquête, nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident et à la compréhension des recommandations de sécurité.

Avant la publication du rapport final, le BEA recueille les observations des autorités, entreprises et personnels concernés. Ceux-ci sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne le contenu de cette consultation.

Art. 302.— Les autorités compétentes nationales responsables de la sécurité aérienne et toutes les entités destinataires d'une recommandation de sécurité émise par le BEA mettent en œuvre dans les meilleurs délais les mesures correctrices résultant de ces recommandations de sécurité. Toute différence avec ces recommandations doit être justifiée au BEA.

Le BEA enregistre et assure le suivi des recommandations de sécurité émises et également celles reçues d'autres Etats, dans le cadre d'une enquête technique réalisée par ces Etats.

#### LIVRE X

#### SANCTIONS

Art. 303.— Tout prestataire de service, tout exploitant ou usager qui viole les dispositions de la présente loi et de ses textes d'application s'expose à des sanctions administratives, disciplinaires et pénales.

Art. 304.— Les infractions et les sanctions non expressément prévues dans la présente loi sont régies par les dispositions législatives en vigueur.

#### TITRE I

#### SANCTIONS ADMINISTRATIVES

##### CHAPITRE 1

##### *Dispositions communes*

Art. 305.— Tout prestataire de services, tout exploitant ou usager qui agit en violation des dispositions de la présente loi et de ses textes d'application s'expose à des sanctions administratives prononcées par l'ANAC.

Les sanctions administratives, prononcées sur la base des rapports des inspecteurs ou des agents de l'aviation civile ou de toute autorité compétente comprennent, sans s'y limiter :

- l'avertissement;
- le blâme ;
- la restriction des certificats, licences, autorisations, permis, agréments ou qualifications ;
- la suspension des certificats, licences, autorisations, permis, agréments ou qualifications ;
- la révocation des certificats, licences, autorisations, permis, agréments ou qualifications.

Sans préjudice des sanctions prévues à l'alinéa précédent, l'ANAC peut prononcer des amendes administratives à l'encontre de tout prestataire de services, tout exploitant ou usager qui agit en violation des dispositions de la présente loi et de ses textes réglementaires d'application.

##### CHAPITRE 2

##### *Mise en œuvre des sanctions administratives*

Art. 306.— Les conditions et les modalités d'application des sanctions administratives ainsi que le taux et les modalités de perception des amendes administratives sont fixés par décret.

Art. 307.— Les personnes physiques ou morales sanctionnées peuvent exercer leurs droits de recours conformément aux voies de recours administratifs prévues par la législation en vigueur.

#### TITRE II

#### SANCTIONS DISCIPLINAIRES

##### CHAPITRE 1

##### *Conseil de discipline*

Art. 308.— Il est institué au sein de l'ANAC, un Conseil de discipline du personnel aéronautique dont l'organisation et le fonctionnement sont fixés par arrêté.

Le Conseil de discipline du personnel aéronautique est présidé par le directeur général de l'ANAC.



Le Conseil de discipline du personnel aéronautique est chargé de proposer au directeur général de l'ANAC les sanctions à appliquer à l'encontre du personnel aéronautique reconnu coupable d'infractions à la présente loi, aux textes subséquents et aux règlements en vigueur.

#### CHAPITRE 2

##### *Procédure préalable à la sanction disciplinaire*

Art. 309.— En cas de présomption au sujet de la responsabilité d'un personnel aéronautique et en attendant les conclusions du Conseil de discipline, l'ANAC peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui n'excède pas deux mois.

Art. 310.— La personne au sujet de laquelle pèse une présomption de responsabilité peut récuser les membres du Conseil de discipline dans les conditions prévues par le Code de Procédure civile. Il peut également se faire assister par un conseil de son choix.

#### TITRE III

#### SANCTIONS PENALES

#### CHAPITRE 1

##### *Règles spécifiques relatives à l'instruction*

Art. 311.— Indépendamment des officiers de police judiciaire et des fonctionnaires et agents des administrations et services publics auxquels des textes spéciaux attribuent certains pouvoirs de police judiciaire, les inspecteurs de l'Aviation civile sont chargés de constater par procès-verbal, les infractions aux dispositions de la présente loi et de ses textes d'application.

Art. 312.— Le Procureur de la République, le Juge d'instruction, les officiers de police judiciaire, les inspecteurs de l'Aviation civile, les militaires ou marins commissionnés à cet effet, les gendarmes et les agents de douanes ont le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre et les correspondances postales, ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radiotéléphoniques qui se trouveraient à bord sans autorisation spéciale.

Ces autorités ont le pouvoir de saisir les appareils destinés à l'enregistrement des images et les clichés dans le cas où ces aéronefs ont survolé des zones interdites.

#### CHAPITRE 2

##### *Sanctions pénales liées à la sécurité de l'aviation civile*

Art. 313.— Est puni d'un emprisonnement d'un à six ans et d'une amende de 3 000 000 à 10 000 000 de francs ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque aura :

- mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'immatriculation prévues par la présente loi ;
- fait ou laissé circuler un aéronef dans d'autres conditions que celles déterminées par le certificat de navigabilité et les documents associés ou le laissez-passer exceptionnel.

Art. 314.— Est puni d'un emprisonnement de trois à six ans et d'une amende de 3 000 000 à 10 000 000 de francs ou de l'une de ces peines seulement, quiconque aura :

- conduit ou participé à la conduite d'un aéronef sans les documents de bords exigés par la réglementation en vigueur et en état de validité ;
- détruit ou soustrait un livre de bord ou tout document de bord imposé par la réglementation aérienne ou porté sur ce livre ou un des documents, des indications inexacts ;
- agit en violation des dispositions de l'article 81 de la présente loi ;

- fait ou laissé circuler un aéronef dans des conditions contraires aux prescriptions de l'article 75 de la présente loi ;
- agit en violation des dispositions de l'article 89 de la présente loi ;

- conduit un aéronef ou participé à sa conduite sous l'emprise de l'alcool, de narcotique ou de stupéfiants.

Art. 315.— Les peines prévues à l'article 314 de la présente loi sont portées au double si les infractions prévues à l'article 315 ont été commises après le retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité ou du laissez-passer exceptionnel, des titres exigés de membres de l'équipage.

Art. 316.— Est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de 500 000 à 3.000.000 de francs ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

- est 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 ;
- ne se conforme pas ou refuse de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celle des personnes transportées ;
- fait usage à bord d'objets ou d'appareils dont le transport est interdit ;
- agit en violation des dispositions de l'article 80 ;
- sans autorisation spéciale, fait usage d'appareils d'enregistrement d'images au-dessus des zones interdites.

Art. 317.— Est puni d'un emprisonnement de trois à six ans et d'une amende de 3 000 000 à 10 000 000 de francs ou de l'une de ces deux peines seulement, le pilote qui ne se conforme pas aux prescriptions de l'article 78 de la présente loi.

Art. 318.— Est puni d'un emprisonnement d'un an à trois ans et d'une amende de 600 000 à 12 000 000 de francs ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque appose ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées.

Est puni des mêmes peines ceux qui apposent ou font apposer sur un aéronef privé les marques distinctives réservées aux aéronefs publics ou qui font usage ou font utiliser un aéronef privé portant lesdites marques.

Art. 319.— Est puni d'une peine d'emprisonnement d'un à deux ans et d'une amende de 3 000 000 à 6 000 000 de francs, tout membre d'équipage qui conduit ou participe à la conduite d'un aéronef pendant la période de suspension de son titre aéronautique.

Art. 320.— Est puni d'une peine de trois à six mois d'emprisonnement et d'une amende de 300 000 à 2 000 000 de francs ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque procède au jet non autorisé d'objet à bord d'un aéronef en évolution même si ce jet n'a causé aucun dommage.

Art. 321.— Est puni d'un emprisonnement de deux mois à un an et d'une amende de 100 000 à 1 000 000 de francs ou de l'une de ces deux peines seulement, tout commandant de bord d'un aéronef qui, sachant que celui-ci vient de causer ou d'occasionner un accident à la surface, n'a pas averti sans délai les autorités de l'aéroport le plus proche avec lequel il peut entrer en communication et a ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale et civile qu'il peut encourir.

Art. 322.— Est punie d'une peine d'emprisonnement de deux mois à un an et d'une amende de 2 000 000 à 10 000 000 de francs



ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque exerce un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications de l'aéronautique civile en infraction aux dispositions de la présente loi.

Est puni de la même peine, le responsable de toute entreprise qui confie un de ces emplois à une personne ne remplissant pas les conditions exigées par la présente loi.

Art. 323.— Est puni d'une amende de 5 000 000 à 20 000 000 de francs, quiconque contrevient aux dispositions de l'article 156 relatives aux servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne.

Art. 324.— Sur demande du ministère intéressé, le tribunal saisi de la poursuite impartit aux personnes qui contreviennent aux dispositions de l'article 156 de la présente loi, sous peine d'une astreinte de 500 000 à 1 000 000 de francs par jour de retard, un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage.

Dans le cas où le délai n'est pas observé, l'astreinte prononcée court à partir de l'expiration dudit délai jusqu'au jour où la situation est effectivement régularisée.

Si cette régularisation n'est pas intervenue dans l'année de l'expiration du délai, le tribunal peut, sur demande du ministère intéressé, relever à une ou plusieurs reprises le montant de l'astreinte même au-delà du maximum prévu ci-dessus.

Le tribunal peut autoriser le reversement d'une partie des astreintes lorsque la situation aura été régularisée et que le redevable établira qu'il a été empêché d'observer par une circonstance indépendante de sa volonté le délai qui lui avait été impartit.

En outre, si à l'expiration du délai fixé par le jugement la situation n'a pas été régularisée, l'administration peut faire exécuter les travaux d'office aux frais et risques des personnes civilement responsables.

Art. 325.— Les astreintes sont recouvrées par les agents du Trésor et une quote-part est reversée à l'ANAC. Le taux de cette quote-part est déterminé par décret.

Art. 326.— En cas de condamnation, le juge prononce en outre la confiscation des appareils, objets ou biens meubles ayant servi à commettre les infractions prévues au présent chapitre.

### CHAPITRE 3

#### *Sanctions pénales liées à la sûreté de l'aviation civile*

##### Section 1

Infractions relatives aux passagers indisciplinés et perturbateurs

Art. 327.— Est punie d'une peine d'emprisonnement d'un an à cinq ans et d'une amende de 1 000 000 à 5 000 000 de francs ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil, si un tel acte risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ou de toute personne se trouvant à bord ou l'ordre et la discipline à bord de l'aéronef :

- refus d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant d'aéronef, ou par un membre d'équipage au nom du commandant d'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 ;

- voies de fait, intimidation ou menace, physique ou verbale, contre un membre d'équipage, si un tel acte l'empêche de s'acquitter de ses fonctions ou rend difficile l'exercice de ses fonctions.

Art. 328.— Est puni d'une peine d'emprisonnement d'un mois à trois mois et d'une amende de 500 000 à 1 000 000 de francs ou de

l'une de ces deux peines, quiconque accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil, si un tel acte risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ou l'ordre et la discipline à bord de l'aéronef :

- utiliser un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit ;
- faire preuve d'indiscipline à bord ;
- fumer dans l'aéronef ;
- consommer des boissons alcoolisées menant à un état d'ivresse.

##### Section 2

Sanctions relatives aux actes d'intervention illicites

Art. 329.— Est puni d'une peine d'emprisonnement de trois à cinq ans et d'une amende de 10 000 000 à 50 000 000 de francs, quiconque, autre qu'un agent d'une autorité administrative habilité agissant dans l'exercice de ses fonctions, transporte ou utilise des armes, des répliques d'armes ou des engins explosifs ou factices dont le transport et l'usage sont interdits à bord d'un aéronef.

Art. 330.— Est puni d'une peine d'emprisonnement de cinq à vingt ans et d'une amende de 10 000 000 à 20 000 000 francs quiconque :

- accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, lorsque cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;

- détériore un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;

- accomplit un acte de violence au moyen de n'importe quel engin, matière ou arme à l'encontre d'une personne à un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, dans la mesure où cet acte entraînerait, ou est susceptible d'entraîner une grave blessure ou la mort, ou compromettrait ou est susceptible de compromettre la sécurité de cet aéroport ;

- fait une prise d'otage à bord d'un aéronef ou sur un aérodrome ;

- s'introduit par la force à bord d'un aéronef, dans l'enceinte d'une installation aéronautique dans l'intention de causer des dommages de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef, du personnel au sol et ou des installations aéronautiques ;

- introduit ou fait introduire une arme, un engin dangereux ou une matière dangereuse à bord d'un aéronef ou dans un aéroport à des fins criminelles ;

- détruit un aéronef en service ou cause à cet aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;

- place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances susceptibles de détruire cet aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre la sécurité en vol ;

- 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 ;

- détruit des installations de services d'un aéroport ouvert à l'aviation civile internationale, ou d'un aéronef qui s'y trouverait sans qu'il soit en service ou provoque la perturbation des services de cet aéroport, si cet acte compromet ou est susceptible de compromettre la sécurité à cet aéroport ;

- communique une fausse information susceptible de 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 ;



- 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 ;

- 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 ;

- utilise contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service une arme BCN ou des matières pouvant causer des dégâts à des biens ou à l'environnement.

Art. 331.— Est puni des mêmes peines prévues à l'article 330 de la présente loi, quiconque transporte, fait transporter ou facilite le transport à bord d'un aéronef, en connaissance de cause :

- des explosifs ou des matières radioactives, susceptibles de menacer, provoquer la mort ou des dommages graves. Cette menace pouvant être assortie d'une injonction d'intimidation ou de contrainte quelconque ;

- toute arme BCN ;

- des matières brutes ou produits spéciaux, équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux ;

- 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.

Art. 332.— Est puni d'une peine d'emprisonnement de cinq à vingt ans et d'une amende de 10.000.000 à 20.000.000 de francs quiconque, avec ou sans l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme :

- exerce à l'encontre d'une personne, dans un aéroport, un acte de violence qui interrompt le service aéroportuaire et cause des blessures graves ou la mort ;

- exerce à l'encontre d'un équipage ou d'un de ses membres, dans un aéroport un acte de violence obligeant à suspendre le vol de ces derniers ;

- 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.

Art. 333.— En cas de condamnation, le juge prononce en outre la confiscation des appareils, objets ou biens meubles ayant servi à commettre les infractions prévues au présent chapitre.

#### CHAPITRE 4

#### Dispositions pénales particulières

##### Section 1

##### Dispositions pénales sanitaires

Art. 334.— Est puni d'une peine de six mois à deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 500 000 à 2 500 000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement, tout fonctionnaire ou agent public, tout commandant ou officier d'un aéronef, tout médecin qui, dans un document ou une déclaration, sciemment altère ou dissimule les faits ou qui a négligé d'informer l'autorité sanitaire de faits à sa connaissance qu'il était dans l'obligation de révéler en application des textes mentionnés à l'article 117 de la présente loi.

##### Section 2

##### Dispositions pénales en cas d'accident

Art. 335.— Est puni de six mois à un an d'emprisonnement et d'une amende de 1 000 000 à 10.000.000 de francs quiconque, en

raison de ses fonctions, est appelé à connaître d'un accident ou d'un incident, et qui ne le porte pas à la connaissance des autorités administratives.

Art. 336.— Est puni de six mois à un an d'emprisonnement et d'une amende de 1 000 000 à 10 000 000 de francs quiconque entrave l'action du BEA:

- en s'opposant à l'exercice des fonctions dont sont chargés les enquêteurs techniques ;

- en refusant de leur communiquer les enregistrements, les matériels, les renseignements et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître.

#### LIVRE XI

#### DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

Art. 337.— Les délais prévus par la présente loi sont francs.

Art. 338.— La présente loi abroge l'ordonnance n°2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation civile, à l'exception de son article 350.

Art. 339.— La présente loi sera publiée au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Abidjan, le 23 novembre 2022.

Alassane OUATTARA.

*ORDONNANCE n° 2022-908 du 30 novembre 2022 portant augmentation du plafond des avals et garanties accordés par l'Etat pour l'année 2022.*

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur rapport conjoint du ministre de l'Economie et des Finances, du ministre des Mines, du Pétrole et de l'Energie et du ministre du Budget et du Portefeuille de l'Etat,

Vu la Constitution ;

Vu la loi de finances n°2021-899 du 21 décembre 2021 portant budget de l'Etat pour l'année 2022, notamment en son article 23 ;

Le Conseil des ministres entendu,

ORDONNE :

Article 1.— Le montant du plafond des avals et garanties accordés par l'Etat pour l'année 2022 est augmenté à 35 000 000 000 de F CFA par la prise en compte des engagements additionnels de l'Etat.

Art. 2.— La présente ordonnance sera publiée au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Abidjan, le 30 novembre 2022.

Alassane OUATTARA.

## PARTIE NON OFFICIELLE

### ANNONCES

*L'administration n'entend nullement être responsable de la teneur des annonces ou avis publiés sous cette rubrique par les particuliers.*

#### RECEPISSE DE DECLARATION

#### D'ASSOCIATION N°2228/MIS/DGAT/DAG/SDVA

Le ministre de l'Intérieur et de la Sécurité, conformément à la loi n°60-315 du 21 septembre 1960 relative aux associations, donne récépissé de déclaration à l'association définie comme suit :