

**ORDONNANCE N° 2008-08 DU 23 JANVIER 2008
PORTANT CODE DE L'AVIATION CIVILE**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

- Vu** la Constitution ;
 - Vu** la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
 - Vu** le Traité de l'Acte Uniforme OHADA relatif au droit des sociétés et du groupement d'intérêt économique publié au Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire n° 53 du 22 décembre 1997 ;
 - Vu** le Règlement n° 01/2007/CM/UEMOA du 06 avril 2007 portant adoption du Code Communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA.
-
- Vu** la Directive n° 01/2003/CM/UEMOA du 20 mars 2003 relative à l'accès au marché de l'Assistance en escale dans les aéroports de l'Union ;
 - Vu** la Loi n° 63-528 du 26 décembre 1963 relative à l'Aviation Civile et Commerciale ;
 - Vu** le Décret n° 2007-450 du 29 mars 2007 portant nomination du Premier Ministre ;
 - Vu** le Décret n° 2007-456 du 07 avril 2007 portant nomination des membres du Gouvernement ;
 - Vu** le Décret n° 2007-458 du 20 avril 2007 portant attribution des membres du Gouvernement ;
 - Vu** l'Urgence ;

ORDONNE

TABLE DES MATIERES

	<u>Articles</u>	<u>Pages</u>
<u>LIVRE 1^{ER} : DISPOSITIONS GENERALES</u>		8
TITRE I : DEFINITIONS	1	8-12
TITRE II : CHAMP D'APPLICATION ET PREROGATIVES DE L'ETAT		12
CHAPITRE I : CHAMP D'APPLICATION	2-4	12-13
CHAPITRE II : PREROGATIVES DE L'ETAT	5	13
TITRE III : PATRIMOINE AERONAUTIQUE	6-8	13-14
TITRE IV : FONDS DE DEVELOPPEMENT AERONAUTIQUE	9-14	14-15
 <u>LIVRE II : AERONEFS</u>		 16
TITRE I : IMMATRICULATION, HYPOTHEQUES ET PRIVILEGES, SAISIES ET SAISIE-VENTE		16
CHAPITRE I : IMMATRICULATION, NATIONALITE ET PROPRIETE DES AERONEFS		16
SECTION I : IMMATRICULATION	15-25	16-18
SECTION I : NATIONALITE - CESSION ET MUTATION DES AERONEFS	26-28	18-19
 CHAPITRE II : HYPOTHEQUES ET PRIVILEGES		 19
SECTION I : HYPOTHEQUE	29-40	19-22
SECTION II : PRIVILEGES	41-44	22-23
 CHAPITRE III : SAISIES ET SAISIE-VENTE DES AERONEFS		 23
SECTION I : DISPOSITIONS GENERALES	45-46	23-24
SECTION II : SAISIE-CONSERVATOIRE	47-51	24-25
SECTION III : SAISIE-VENTE	52-59	25-27
 TITRE II: CIRCULATION AERIENNE		 28
CHAPITRE I : DROIT DE CIRCULATION	60-65	28-29
CHAPITRE II : DROIT D'ATTERRISSAGE	66-68	29-30

CHAPITRE III : POLICE DE LA CIRCULATION AERIENNE ET SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE		30
SECTION I : POLICE DE LA CIRCULATION AERIENNE	69-75	30-32
SECTION II : SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE	76-83	32-34
CHAPITRE IV : REDEVANCES DE ROUTE	84-85	34
TITRE III : RESPONSABILITE RESULTANT DE L'EXPLOITATION DES AERONEFS		35
CHAPITRE I : RESPONSABILITE CIVILE	86-92	35-36
CHAPITRE II : RESPONSABILITE PENALE		36
SECTION I : DELITS ET PEINES		36
§1. Infractions relatives à la conduite et à la sécurité de l'aéronef	93-107	36-40
§2. Infractions relatives à la réglementation douanière	108-110	40-41
§3. Infractions relatives aux passagers indisciplinés et perturbateurs	111-112	41-42
SECTION II : PROCEDURE PENALE	113	42
§1. Règles spécifiques relatives à l'instruction	114-117	42-43
§2. Règles spécifiques relatives à la compétence	118-119	43-44
 <u>LIVRE III : AERODROMES</u>		45
TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES		45
CHAPITRE I : REGLES GENERALES DE CREATION, D'UTILISATION ET DE CONTROLE	120-124	45-46
CHAPITRE II : POLICE DES AERODROMES ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE	125-127	46-47
CHAPITRE III : DISPOSITIONS SANITAIRES	128	47
TITRE II : AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE		47
CHAPITRE I : CREATION - CERTIFICATION	129-133	47-48
CHAPITRE II : CONDITIONS D'EXPLOITATION ET DE GESTION DES AERODROMES	134-141	48-50
CHAPITRE III : CLASSIFICATION	142-145	50

CHAPITRE IV : REDEVANCES	146-148	51
CHAPITRE V : ENVIRONNEMENT DES AEROPORTS	149-151	52
TITRE III : AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE		53
CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES	152-154	53
CHAPITRE II : AERODROMES A USAGE RESTREINT	155-161	53-55
CHAPITRE III : AERODROMES A USAGE PRIVE	162-167	55-56
TITRE IV : SERVITUDES AERONAUTIQUES ET PROTECTION DE L'EXPLOITATION		56
CHAPITRE I : SERVITUDES AERONAUTIQUES		56
SECTION I : DISPOSITIONS GENERALES	168-169	56-57
SECTION II : SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT ET DE BALISAGE	170-173	57-58
SECTION III : DISPOSITIONS PARTICULIERES ET TERRAINS RESERVES	174-177	58-59
CHAPITRE II : PROTECTION DES AERODROMES, DES AERONEFS AU SOL ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE	178-182	59-60
CHAPITRE III : DISPOSITIONS PENALES		60
SECTION I : SERVITUDES AERONAUTIQUES	183-186	60-61
SECTION II : PROTECTION DES AERODROMES, DES AERONEFS AU SOL ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE		61
§1. Répression des crimes et délits	187-191	61-63
§2. Police de la conservation	192-193	63
§3. Police de l'exploitation	194-195	64
§4. Police sanitaire	196	65
§5. Dispositions communes	197-201	65-66
<u>LIVRE IV : TRANSPORTS AERIENS</u>		67
TITRE I : ENTREPRISES DE TRANSPORT		67
CHAPITRE I : TRANSPORTEURS IVOIENS	202-210	67-69
CHAPITRE II : TRANSPORTEURS ETRANGERS	211-215	69
CHAPITRE III : DISPOSITIONS PENALES	216-217	70

TITRE II : CONTRATS DE TRANSPORT		71
CHAPITRE I : CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	218-231	71-73
CHAPITRE II : CONTRAT DE TRANSPORT DES PERSONNES	232-237	73-74
CHAPITRE III : RELATIONS ENTRE TRANSPORTEURS	238-240	74
TITRE III : AFFRETEMENT ET LOCATION D'AERONEFS		75
CHAPITRE I : DISPOSITIONS COMMUNES		75
SECTION I : OBLIGATIONS LEGALES	241-244	75
SECTION II : SANCTIONS PENALES	245	76
CHAPITRE II : DISPOSITIONS PARTICULIERES		76
SECTION I : AFFRETEMENT D'AERONEFS	246-247	76
SECTION II : LOCATION D'AERONEFS	248-249	76
TITRE IV : TRAVAIL AERIEN ET ASSISTANCE EN ESCALE		77
CHAPITRE I : TRAVAIL AERIEN	250-251	77
CHAPITRE II : ASSISTANCE EN ESCALE		77
SECTION I : DISPOSITIONS GENERALES	252-256	77-79
SECTION II : CONDITIONS D'EXERCICE	257-259	79
<hr/>		
<u>LIVRE V : PERSONNEL AERONAUTIQUE</u>		80
TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES		80
CHAPITRE I : TITRES ET MEDECINE AERONAUTIQUE		80
SECTION I : BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS	260-263	80-81
SECTION II : MEDECINE AERONAUTIQUE	264-266	81
CHAPITRE II : DISCIPLINE		82
SECTION I : CONSEIL DE DISCIPLINE	267-269	82
SECTION II : PROCEDURE PREALABLE A LA SANCTION	270-275	82-83

TITRE II : PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL	276-277	84
CHAPITRE I : CATÉGORIES		84
SECTION I : DIFFÉRENTES CATÉGORIES	278-279	84-85
SECTION II : REGISTRE D'INSCRIPTION	280-282	85-86
CHAPITRE II : EQUIPAGE ET COMMANDANT DE BORD	283	86
SECTION I : EQUIPAGE	284	86
SECTION II : COMMANDANT DE BORD	285-288	86-87
CHAPITRE III : CONDITIONS DE TRAVAIL	289	88
SECTION I : CONTRAT DE TRAVAIL	290-296	88-89
SECTION II : MALADIES PROFESSIONNELLES	297	90
CHAPITRE IV : DISPOSITIONS PENALES	298	90
TITRE III : PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL ET PERSONNEL AERONAUTIQUE NON NAVIGANT		90
CHAPITRE I : PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL	299-300	90-91
CHAPITRE II : PERSONNEL AERONAUTIQUE NON NAVIGANT	301-302	91
TITRE IV : DISPOSITIONS PARTICULIERES A LA FORMATION AERONAUTIQUE		91
CHAPITRE I : AÉRO-CLUBS	303-305	91-92
CHAPITRE II : AIDE AUX JEUNES	306	92
<u>LIVRE VI : ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION</u>		93
TITRE I : ASSISTANCE ET SAUVETAGE - DECOUVERTES D'ÉPAVES - DISPARITION	307-310	93
TITRE II : ENQUÊTES TECHNIQUES RELATIVES AUX ACCIDENTS ET INCIDENTS		94
CHAPITRE I : PRINCIPES	311-314	94-95
CHAPITRE II : ORGANISMES CHARGES DE L'ENQUÊTE		95
SECTION I : BUREAU ENQUÊTES ACCIDENTS	315-318	95-96
SECTION II : FINANCEMENT	319-320	96

LIVRE PREMIER
DISPOSITIONS GENERALES

TITRE I
DEFINITIONS

Article premier

Pour l'interprétation et l'application du présent code, les termes, expressions ou sigles ci-dessous, classés par ordre alphabétique, sont employés avec les acceptions suivantes :

Accident : tel que défini par la Directive n° 05/2002/CM/UEMOA relative aux principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents de l'Aviation Civile au sein de l'UEMOA.

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

Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) : Administration autonome de l'aviation civile prévue au Livre VIII du présent code.

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

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

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

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

Aéronef d'Etat : aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'Etat.

Aéroport international : tout aéroport désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de police, de santé et autres formalités analogues.

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

Aire de manœuvre : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages 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.

Annexes à la Convention de Chicago : les documents publiés par l'OACI contenant les normes et pratiques recommandées applicables à l'aviation civile.

Assistance en escale : service rendu sur un aéroport à une personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou de fret, au départ ou à destination de l'aéroport, tel que décrit par l'annexe à la Directive n° 001/2003/CM/UEMOA relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'union.

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

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

Certificat d'aérodrome : certificat d'exploitation d'un aérodrome délivré par l'Autorité nationale de l'aviation civile en vertu du règlement national relatif à la certification des aérodromes prévu par le présent code.

Certificat de limitation de nuisances : document attestant que l'aéronef satisfait aux normes de limitation de nuisances.

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

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

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

Commandant de bord : pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol.

Concessionnaire : personne physique ou morale ayant obtenu par convention l'exploitation et la gestion d'un aérodrome, une activité d'assistance en escale ou toute autre activité en rapport avec l'aviation civile.

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

Droits de trafic : droit d'embarquer, de débarquer et de transporter des passagers, des marchandises ou du courrier contre rémunération.

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

Entreprise de transport aérien : aux termes de l'article 96 de la Convention de Chicago, toute entreprise offrant ou exploitant un service aérien international.

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

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

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

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

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

Marchandises dangereuses : matières ou objets de nature à présenter un risque appréciable pour la santé, la sécurité ou les biens lorsqu'ils sont transportés par air.

Membre d'équipage : personne chargée par un exploitant de fonction à bord d'un aéronef pendant le temps de vol.

Navigation aérienne : contrôle, guidage et exploitation des aéronefs d'un aéroport de départ à un aéroport de destination déterminé.

Navigabilité : état d'un aéronef en mesure de voler.

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

Patrimoine aéronautique national : s'entend des biens et droits prévus aux articles 6 et 7 du présent code.

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

Personnel navigant complémentaire ou commercial : membre d'équipage, titulaire d'une licence, qui effectue les tâches qui lui sont assignées par l'exploitant ou le pilote

commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exerce pas de fonction de membre d'équipage de conduite.

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

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

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

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

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

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

Service aérien : toute opération aéronautique dans laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, les levées, l'observation et les patrouilles, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.

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

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

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

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

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

Transporteur aérien : entreprise de transport aérien, possédant un agrément ou une licence d'exploitation en cours de validité.

Transporteur aérien de l'Union : transporteur aérien titulaire d'un agrément en cours de validité délivré par une autorité aéronautique civile en vertu du Règlement n° 06/2002/CM/UEMOA 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.

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

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.

UEMOA ou Union : Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine

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

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

TITRE II

CHAMP D'APPLICATION ET PREROGATIVES DE L'ETAT

Chapitre I : Champ d'application

Article 2

Le présent code s'applique à tous les domaines de l'aviation civile. Il s'applique également aux équipages, passagers et aéronefs étrangers 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.

Article 3

Le présent code s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat. Les aéronefs d'Etat ne peuvent pas être exploités en transport public commercial.

Les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'Etat et exceptionnellement affectés à un service public sont soumis à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

Article 4

Les dispositions du présent code s'inscrivent dans le cadre des Conventions, Traités et Accords Internationaux auxquels la Côte d'Ivoire est partie.

Chapitre II : Prérogatives de l'Etat

Article 5

La République de Côte d'Ivoire 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.

Aux fins du présent code il faut entendre par territoire les régions terrestres et les eaux territoriales.

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 du présent code.

TITRE III

PATRIMOINE AERONAUTIQUE NATIONAL

Article 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 les privés et reversés dans le domaine public.

Article 7

Le patrimoine aéronautique national comprend :

- a) l'espace aérien au-dessus du territoire ;
- b) les aéronefs d'Etat ;
- c) les terrains des aérodromes et leurs clôtures ;
- d) les aérodromes, leurs infrastructures de génie civil, installations techniques et commerciales, bâtiments et ouvrages divers ;

Le patrimoine aéronautique national fait partie du domaine public.

Article 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 par les soins de l'Etat.

Tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique doit être clôturé.

TITRE IV

FONDS DE DEVELOPPEMENT AERONAUTIQUE

Article 9

Il est institué un Fonds de Développement Aéronautique (FDA), qui sera créé sous la forme d'une société d'Etat ayant pour missions de financer la construction, la réhabilitation et la modernisation des aérodromes, les mesures de sécurité et de sûreté en matière d'aviation civile incombant à l'Etat, et toute mission de service public de l'aviation civile.

Article 10

Les ressources du Fonds sont constituées notamment par :

- une quote-part de la taxe de développement de l'aviation civile et des aéroports,
- une quote-part des redevances de sûreté,
- une quote-part des redevances dues par les concessionnaires des aérodromes,
- une quote-part des redevances dues par les personnes exerçant des activités commerciales, industrielles ou agricoles soumises à agrément, sur le domaine aéroportuaire,
- une quote-part des redevances dues par les concessionnaires des services d'assistance en escale,
- une quote-part des ressources fiscales et para-fiscales affectées au secteur public du transport aérien,

- une quote-part des droits de délivrance, de renouvellement et de transfert des certificats d'aérodromes,
- une quote-part des amendes prévues au présent code,
- le produit des emprunts contractés par l'Etat,
- les dotations et subvention du budget de l'Etat,
- le produit de ses participations dans le capital d'autres entités,
- les subventions d'organismes publics ou privés, nationaux ou internationaux,
- les dons et legs.

Le pourcentage des taxes, redevances, droits, ressources fiscales et parafiscales, amendes, affecté au Fonds de Développement Aéronautique est déterminé par décret.

Article 11

Les ressources du Fonds de Développement Aéronautique sont affectées exclusivement à la réalisation de ses missions prévues au présent code. Toute utilisation des ressources du Fonds de Développement Aéronautique pour d'autres fins que celles prévues par le présent code sera constitutive du délit de détournement prévu et réprimé par le code pénal.

Article 12

Pour la réalisation de ses missions, le Fonds de Développement Aéronautique dispose, outre les comptes de fonctionnement, de deux comptes spéciaux :

- un compte spécial d'investissement,
- un compte spécial de garantie du financement du secteur.

Le compte spécial d'investissement contribue au financement des infrastructures, des équipements de sécurité, de sûreté de l'aviation civile, des prises de participation.

Le compte spécial de garantie est destiné à fournir à l'Etat ou à l'Autorité nationale de l'aviation civile, les sûretés nécessaires au financement des opérations relevant des missions du Fonds de Développement Aéronautique.

Article 13

Le FDA est exonéré de tous droits, impôts et taxes en vigueur et à venir. Cependant le Fonds est redevable des cotisations sociales, des impôts et taxes sur les traitements et salaires.

Article 14

Les modalités d'organisation et de fonctionnement du Fonds de Développement Aéronautique sont déterminées par décret en conseil des ministres.

LIVRE II
AERONEFS

TITRE I
IMMATRICULATION, HYPOTHEQUES,
PRIVILEGES, SAISIES ET SAISIE VENTE

Chapitre I : Immatriculation, nationalité et propriété des aéronefs

SECTION I : IMMATRICULATION

Article 15

Un aéronef ne peut circuler en Côte d'Ivoire que s'il est immatriculé. Le régime d'immatriculation est déterminé par les dispositions ci-dessous, sous réserve des textes édictés par l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine, notamment celui relatif à l'agrément de transporteur aérien au sein de l'UEMOA.

Tout contrat de location d'un aéronef d'une durée égale ou supérieure à trois (3) mois doit être obligatoirement inscrit au registre d'immatriculation.

Article 16

~~Tout aéronef civil doit être immatriculé sur un registre spécial désigné « registre d'immatriculation » dans les conditions fixées par décret.~~

Article 17

Les inscriptions qui figurent sur le registre d'immatriculation font foi jusqu'à inscription de faux.

L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir copie certifiée conforme, à ses frais, suivant les modalités fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de l'Aviation civile et du ministre chargé des Finances.

Article 18

Le registre d'immatriculation est tenu par un agent de l'Autorité nationale de l'aviation civile. Il est nommé par le ministre chargé de l'Aviation civile parmi les agents de

l'Autorité nationale de l'aviation civile. Il prête serment préalablement à sa prise de fonction devant le tribunal.

La formule du serment est :

« Je jure d'accomplir ma mission avec dévouement, loyauté et probité dans le strict respect de la législation en vigueur »

Article 19

Les actes délivrés par le responsable chargé de la tenue du registre d'immatriculation ont valeurs d'actes authentiques.

Article 20

Est immatriculé au registre d'immatriculation, l'aéronef appartenant à l'Etat ivoirien ou à une personne physique ou morale de nationalité ivoirienne.

Est ivoirienne, la personne morale ci-après définie lorsqu'elle a effectivement son siège social sur le territoire ivoirien :

1. La société en nom collectif dont plus de la moitié des parts est détenue par des personnes de nationalité ivoirienne ;
2. La société à responsabilité limitée dont plus de la moitié des parts sociales est détenue par des personnes de nationalité ivoirienne ;
3. La société anonyme dont les actions sont nominatives et sont détenues pour plus de la moitié par des personnes de nationalité ivoirienne ;
4. 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 ;
5. Les compagnies aériennes désignées conformément à la Décision de Yamoussoukro ;
6. L'association dont les dirigeants ou administrateurs sont de nationalité ivoirienne ou les associations d'utilité publique.

Toutefois, l'Etat a la possibilité, à titre exceptionnel, d'accorder des dérogations aux dispositions de l'alinéa précédent sous réserve du respect de la réglementation sur la concurrence de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine.

Article 21

Sous réserve des dispositions de l'article 20 du présent code, tout aéronef appartenant à un étranger dont le domicile légal est en Côte d'Ivoire, ou appartenant à une société ou à une association étrangère dont le siège social est en Côte d'Ivoire, ou appartenant à un organisme dont la Côte d'Ivoire est membre, peut être immatriculé en Côte d'Ivoire.

Il en est de même de l'aéronef dont le propriétaire exerce une activité utile au développement économique, social ou culturel de la Côte d'Ivoire.

Cependant, l'inscription d'un aéronef appartenant à un étranger doit faire l'objet d'une autorisation délivrée par le ministre chargé de l'Aviation civile, après avis de l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Article 22

Un 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.

Article 23

Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être exploité en Côte d'Ivoire au-delà de trois (3) mois par une personne physique ou morale de droit ivoirien sans être inscrit au registre d'immatriculation. La procédure de l'inscription sera définie par voie réglementaire.

Article 24

L'inscription au registre d'immatriculation identifie l'aéronef. Cette inscription donne lieu à la délivrance par l'Autorité nationale de l'aviation civile 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 a valeur d'un acte authentique.

Article 25

Tout certificat délivré par le responsable chargé de la tenue du registre d'immatriculation doit être retiré si les conditions essentielles de sa délivrance ne sont plus remplies.

SECTION II : NATIONALITE – CESSION ET MUTATION DES AERONEFS

Article 26

Tout aéronef immatriculé au registre d'immatriculation a la nationalité ivoirienne et doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation prévues par décret.

Article 27

Dans le cas où l'une des conditions prévues aux articles 20 et 21 du présent code ne se trouve plus remplie, le propriétaire de l'aéronef doit en faire la déclaration au responsable 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 le responsable chargé de la tenue du registre d'immatriculation.

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

Article 28

L'aéronef constitue un bien meuble. Toutefois, la cession de propriété doit être constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation.

Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété doivent être inscrits sur le registre à la requête du nouveau propriétaire.

Chapitre II : Hypothèques et Privilèges

SECTION I : HYPOTHEQUE

Article 29

Les aéronefs ne peuvent faire l'objet d'hypothèque que par convention des parties.

L'inscription de l'hypothèque se fait suivant une procédure déterminée par décret.

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

Article 30

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

Article 31

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

Ces pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de la publicité prévue à l'article 32 du présent code. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

Article 32

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

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

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

Article 33

L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre ; dans ce cas, l'endos emporte translation du droit 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 décret.

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

Article 34

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

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

Article 35

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

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

Article 36

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.

Article 37

L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix (10) ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article 38

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

Article 39

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, un aéronef ne peut être rayé du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné main - levée préalable du droit inscrit.

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

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

Article 40

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 41 et 43 du présent code.

SECTION II : PRIVILEGES

Article 41

Sont seules privilégiées sur les aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

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

Article 42

Les privilèges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 34 du présent code, Ils suivent l'aéronef en quelques mains qu'il passe.

Ils s'éteignent trois (3) mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après avoir fait reconnaître amiablement son montant, ou à défaut, avoir introduit une action en justice à son sujet.

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

1. par la vente en justice de l'aéronef, faite dans les formes prévues par le présent code ;

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

Article 43

Les créances visées à l'article 41 du présent code sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article.

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

Toutefois, les créances visées à l'article 41 alinéas 2 et 3 du présent code sont payés dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Article 44

Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 41 du présent code ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges.

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

Chapitre III : Saisies et saisies-vente des aéronefs

SECTION I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 45

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

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

Article 46

Les officiers de police judiciaire, les agents des Douanes, l'Autorité nationale de l'aviation civile ont le droit de saisir à titre conservatoire tout aéronef qui ne remplit pas les conditions prévues par le présent code pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction au sens dudit Code.

SECTION II : SAISIE CONSERVATOIRE

Article 47

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

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

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

Article 48

Sans préjudice des procédures spéciales prévues par le présent code, 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.

Article 49

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

Article 50

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.

Le Juge saisi doit donner main levée de la saisie si le propriétaire offre de déposer un cautionnement égal au montant de la créance réclamée et il peut ordonner cette main levée en fixant le montant du cautionnement à fournir au cas de contestation sur l'étendue de la créance. Ce cautionnement sera déposé au greffe du tribunal.

En cas de dommages causés à la surface par la chute d'un aéronef étranger ou dont le propriétaire est domicilié à l'étranger, comme aussi en cas d'infraction à la présente loi par un étranger, tous les agents chargés par l'article 114 de l'exécution des dispositions législatives et réglementaires du Livre II et du titre II du Livre IV, et spécialement le maire de la commune d'atterrissage peuvent faire appel à la force publique pour retenir l'aéronef pendant quarante-huit heures, afin de permettre au Juge de se rendre sur les lieux et d'arbitrer le montant des dommages causés, montant qui devra faire état non seulement des dommages causés, mais aussi, en cas d'infraction des amendes et frais encourus.

Article 51

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 III : SAISIE VENTE

Article 52

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

La réquisition de mise aux enchères doit être signée du créancier et signifiée à l'acquéreur dans le délai de cinq (5) jours de la notification augmenté des délais de distance. Elle contient assignation devant le tribunal compétent, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

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

Article 53

Il ne peut être procédé à la saisie d'un aéronef qu'après notification d'un commandement de payer fait à la personne du propriétaire ou à son domicile.

L'huissier énonce dans le procès-verbal de saisie les nom, prénoms, domicile du créancier pour qui il agit, le titre en vertu duquel il procède, la somme dont il poursuit le paiement, l'élection du domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, le nom du propriétaire, le type de l'aéronef, son immatriculation.

Il énonce et décrit les principaux équipements et accessoires.

Il désigne un gardien.

Article 54

Le créancier saisissant doit, dans un délai de cinq (5) jours francs, augmenté des délais de distance, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le tribunal du lieu où la vente est poursuivie, pour dire qu'il sera procédé à la vente. Si le propriétaire n'est pas domicilié en Côte d'Ivoire et n'y a pas de représentant habilité, les significations et citations peuvent être délivrées en la personne du commandant de bord.

Article 55

Le procès-verbal de saisie est transcrit sur le registre d'immatriculation dans le délai de cinq (5) jours francs augmenté des délais de distance.

Dans la huitaine, le responsable chargé de la tenue du registre d'immatriculation délivre sur demande écrite du requérant un état des inscriptions et, dans les trois jours qui suivent, la saisie est dénoncée par exploit d'huissier ou par lettre recommandée avec accusé de réception aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions, avec indication du jour de la comparution devant le tribunal. Le délai de comparution est de huit jours, si le propriétaire est domicilié en Côte d'Ivoire. Dans le cas contraire, les délais sont ceux prévus à l'article 34 du code de procédure civile.

Article 56

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

La vente sur saisie se fait à l'audience des criées du tribunal trois semaines après une apposition d'affiches et une insertion de cette affiche :

1. Dans l'un des journaux habilités à recevoir les annonces légales du ressort du tribunal ;
2. Néanmoins, le tribunal peut ordonner que la vente soit faite ou devant un autre tribunal, ou en l'étude et par ministère soit d'un notaire, soit d'un autre officier public, au lieu où se trouve l'aéronef saisi. Le jugement détermine la publicité locale complémentaire qui doit être faite.

Les affiches sont apposées sur la partie la plus apparente de l'aéronef saisi à la porte principale du tribunal devant lequel doit procéder, au lieu où se trouve l'aéronef ainsi qu'à la porte du bureau d'immatriculation.

Article 57

Les annonces et affiches doivent indiquer les nom, prénoms, profession et domicile du poursuivant, les titres en vertu desquels il agit, la somme qui lui est due, l'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal et dans le lieu où l'aéronef saisi doit rester, les nom, prénoms, profession et domicile du propriétaire de l'aéronef saisi, les marques d'immatriculation de l'aéronef ainsi que les caractéristiques portées au certificat d'immatriculation, le lieu où se trouve l'aéronef, la mise à prix et les conditions de la vente, les jour, heure et lieu de l'adjudication.

L'adjudicataire est tenu de verser son prix, sans frais entre les mains du greffier en chef, dans les trois jours de l'adjudication, à peine de folle enchère.

Il doit, dans les cinq jours suivants, présenter requête au Président du tribunal pour faire commettre un Juge devant lequel il citera les créanciers, par acte signifié aux domiciles élus, à l'effet de s'entendre à l'amiable sur la distribution du prix.

L'acte de convention est affiché dans l'auditoire du tribunal et inséré dans l'un des journaux désignés pour recevoir les annonces judiciaires dans le ressort du tribunal et le délai de convocation est de quinzaine sans augmentation à raison de la distance.

Article 58

En cas de saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, le propriétaire d'un aéronef étranger ou son représentant peut obtenir main levée de la saisie moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant à défaut d'accord amiable, est fixé dans le plus bref délai possible par le Juge d'instance du lieu de la saisie.

Article 59

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

- a. aux créanciers privilégiés prévus par l'article 41 du présent code ;
- b. aux créanciers hypothécaires ;
- c. aux créanciers privilégiés prévus par l'article 44 du présent code ;
- d. aux créanciers chirographaires munis d'un titre exécutoire lorsqu'ils sont intervenus par voie de saisie ou d'opposition à la procédure de distribution.

TITRE II
CIRCULATION AERIENNE

Chapitre I : Droit de circulation

Article 60

Les aéronefs peuvent circuler librement au dessus du territoire ivoirien. Toutefois 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 qui doit être spéciale, et dont la durée de validité ne peut dépasser douze (12) mois.

Article 61

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 décret.

La réglementation de la circulation est appliquée dans l'espace aérien placé sous le contrôle du ou des organismes des services de la circulation aérienne situés sur le territoire de la République de 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.

Article 62

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

Article 63

Le survol de certaines zones ou, dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble du territoire ivoirien, peut être interdit par décret pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être spécialement indiqués dans le décret.

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

Article 64

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.

La voltige et l'acrobatie aériennes pour les aéronefs civils doivent être exécutées conformément à la réglementation prévue à cet effet par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

Article 65

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'autorité compétente.

Si l'épreuve consiste en un trajet comportant plusieurs atterrissages successifs dans les régions administratives différentes, l'autorisation est donnée par le ministre de l'Intérieur après avis du ministre chargé de l'Aviation civile.

Chapitre II : Droit d'atterrissage

Article 66

Hors le 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 le 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 ailleurs que sur un aérodrome, avec l'accord de la personne, physique ou morale, qui a la jouissance du terrain ou plan d'eau utilisé. Cet accord n'est toutefois pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'opérations d'assistance ou de sauvetage pour lesquelles il est recouru à des aéronefs.

Article 67

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.

Article 68

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

Ils peuvent être tenus de suivre une route pour franchir la frontière ou la limite des eaux territoriales.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensés, par autorisation administrative délivrée sur demande adressée au ministre chargé de l'Aviation civile, d'atterrir aux aéroports douaniers ; l'autorisation fixe, dans ces cas, l'aérodrome d'arrivée et de départ, et éventuellement la route à suivre et les signaux à donner au passage de la frontière ou de la limite des eaux territoriales.

Chapitre III : Police de la circulation aérienne et sécurité de la navigation aérienne

SECTION I : POLICE DE LA CIRCULATION AERIENNE

Article 69

Toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doit être pourvue d'un brevet et d'une licence d'aptitude en état de validité, délivrés dans les conditions qui sont fixées par décret.

Article 70

Un aéronef ne peut effectuer de vols que s'il est muni d'un certificat de navigabilité en cours de validité délivré après visite de l'appareil dans des conditions qui sont déterminées par décret. Le certificat de navigabilité est un document attestant que l'aéronef est apte à effectuer la navigation aérienne.

Un aéronef ne peut être utilisé pour la circulation aérienne sans être muni d'un certificat individuel de limitation de nuisances en état de validité délivré dans les conditions qui sont déterminées par décret.

Des décrets déterminent, en outre, les marques qui doivent être inscrites sur l'aéronef et les règles opérationnelles, notamment les documents qui doivent être emportés à bord et les conditions techniques d'emploi des aéronefs.

Des décrets déterminent également les règles opérationnelles qui sont applicables aux aéronefs étrangers.

Les frais de contrôles exigés par les règlements pour la délivrance ou le maintien du certificat de navigabilité des aéronefs sont à la charge des propriétaires des appareils contrôlés dans les conditions fixées par décret pris sur le rapport conjoint du ministre chargé de l'Aviation civile et du ministre chargé des Finances.

Article 71

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

L'utilisation à partir d'un aéronef d'appareils destinés à l'enregistrement d'images est soumise à autorisation préalable du ministre de l'Intérieur, du ministre chargé des Forces Armées et du ministre chargé de la Communication.

Les conditions de transport des matières dangereuses, de cultures microbiennes et des petits animaux infectés ou dangereux, sont fixées par décret.

Article 72

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

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

Dans tous les cas, les membres de l'équipage ayant à utiliser les appareils de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie doivent être munis d'une licence de radionavigant ou d'une qualification de radiotéléphonie ; l'utilisation de ces appareils doit être conforme à la réglementation.

Article 73

Tout aéronef atterrissant sur un aérodrome ou sur une propriété privée est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives.

Article 74

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 relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, est tenu de respecter tout ordre d'atterrir et

toutes autres instructions des autorités militaires et civiles pour mettre fin à ces violations.

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 :

1. d'être employé à des fins compatibles avec les buts de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
2. 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.

Article 75

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 convention internationale ou par décret.

SECTION II : SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE

Article 76

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

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

Article 77

Dans l'exercice de ses prérogatives et dans l'exécution des fonctions imposées par la présente loi, l'Autorité nationale de l'aviation civile accorde toute l'attention nécessaire aux impératifs de défense nationale, de l'aviation commerciale et générale et au droit de passage du public à travers l'espace aérien.

Article 78

L'Autorité nationale de l'aviation civile a le pouvoir et l'obligation d'œuvrer pour la sécurité en vol des aéronefs évoluant dans la circulation aérienne générale en édictant chaque fois que de besoin :

- des principes et règlements visant, au minimum, à la mise en application de toutes les normes contenues dans les annexes de l'OACI ;

- de tout autre principe, règlement ou normes minimales régissant les autres pratiques, méthodes et procédures que l'Autorité nationale de l'aviation civile peut juger nécessaires.

Article 79

Dans la prescription des normes, principes et règlements et dans la délivrance des certificats découlant du présent code, l'Autorité nationale de l'aviation civile prend en compte l'obligation des transporteurs aériens d'exécuter leurs prestations avec les garanties de sécurité dans le respect de l'intérêt général et conformément à la réglementation en vigueur.

Article 80

L'Etat a l'obligation de mettre en place un service fixe, un service mobile, un service de radionavigation et un service de diffusion de renseignements aéronautiques qui concourent à la sécurité de la navigation aérienne conformément au règlement des radiocommunications de l'Union Internationale des Télécommunications.

La réglementation, l'exploitation, la composition, l'objet des communications et le contrôle des stations sont déterminés par voie réglementaire.

Article 81

L'assistance météorologique à la navigation aérienne est fournie, dans l'espace aérien où les services de la circulation aérienne sont assurés par l'Administration ivoirienne 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.

Article 82

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 aux dispositions des conventions internationales pertinentes.

L'Autorité nationale de l'aviation civile peut exiger que cette police lui soit fournie.

Article 83

L'Autorité nationale de l'aviation civile a le pouvoir d'édicter et de réviser les normes minimales de sécurité pour l'exploitation des installations de navigation aérienne situées en Côte d'Ivoire.

Chapitre IV : Redevances de route

Article 84

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 dite "redevance de route".

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

Son taux et les modalités de son recouvrement sont fixés par décret pris sur rapport conjoint du ministre chargé de l'Aviation civile et du ministre chargé des Finances.

Le décret peut prévoir en outre des modes de calcul fondés sur des moyennes, éventuellement pondérées, pour certaines catégories de vols ou pour les aéronefs d'un même type exploités par une même entreprise, des exonérations et des réductions ainsi que l'autorité ou l'organisme chargé de la liquidation et du recouvrement de la redevance de route.

Article 85

En cas de non paiement de la redevance due par l'exploitant de l'aéronef ou son propriétaire, l'autorité ou l'organisme chargé de sa liquidation et de son recouvrement est admis, dès qu'un aéronef exploité par cet exploitant ou appartenant à ce propriétaire atterrit sur le territoire 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

Chapitre I : Responsabilité civile

Article 86

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

Article 87

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 code civil.

Article 88

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

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

Article 89

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.

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

Article 90

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

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

Article 91

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.

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.

Article 92

Les dispositions prévues au Code de la Marine marchande 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.

Chapitre II: Responsabilité pénale

SECTION I : DELITS ET PEINES

Paragraphe I : Infractions relatives à la conduite et à la sécurité de l'aéronef

Article 93

Sans préjudice d'autres sanctions, notamment disciplinaires, sera puni des peines prévues à l'article 353 du code pénal, tout commandant de bord qui aura survolé l'espace aérien ivoirien sans autorisation.

Sera puni des mêmes peines, tout commandant de bord qui aura contrevenu aux prescriptions du deuxième alinéa de l'article 74 du présent code.

Sera puni d'une amende d'un montant de vingt millions (20.000.000) de FCFA, tout commandement de bord qui aura atterri sans autorisation sur le territoire ivoirien. L'aéronef sera maintenu au sol tant que l'amende n'aura pas été payée à l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Article 94

Sans préjudice des peines plus graves s'il y a lieu, seront punis des peines prévues aux articles 415, 423, 424 et 425 du code pénal, quiconque et le complice de quiconque :

1. illicitement et par violence ou menace de violence, se seront emparés d'un aéronef ou en auront exercé le contrôle ou auront tenté de commettre l'un de ces actes ;

2. auront accompli ou tenté d'accomplir un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité dudit aéronef ;
3. auront détruit ou tenté de détruire un aéronef ou auront causé ou tenté de causer à un tel aéronef des dommages qui le rendraient inapte au vol ou qui seraient de nature à compromettre sa sécurité en vol ;
4. auront placé ou fait placer ou tenté de placer ou de faire placer sur un aéronef, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendraient inapte au vol ou qui seraient de nature à compromettre la sécurité en vol ;
5. auront détruit ou endommagé ou tenté de détruire ou d'endommager des installations ou services de navigation aérienne ou en auront perturbé le fonctionnement si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ;
6. auront communiqué ou tenté de communiquer une information qu'ils savent être fausse et, de ce fait, auront compromis la sécurité d'un aéronef en vol.

Article 95

Sans préjudice de peines plus graves s'il y a lieu, sera puni des peines prévues à l'article 415 du code pénal, le fait de détruire, de détourner ou de tenter de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevés d'une hypothèque régulièrement inscrite.

Sera puni des mêmes peines prévues à l'article 93 du présent code, quiconque aura utilisé de manœuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie.

Article 96

Sera puni d'une amende de 300.000 à 6.000.000 FCFA et d'un emprisonnement de trois (3) à six (6) mois ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque aura :

1. mis ou laissé en service un aéronef qui n'a pas obtenu de certificat d'immatriculation, de certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel ;
2. mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 26 du présent code ;
3. fait ou laissé circuler un aéronef dont le certificat de navigabilité, le laissez-passer exceptionnel ou le certificat de limitation de nuisance a cessé d'être valable ;
4. fait ou laissé circuler un aéronef dans d'autres conditions que celles déterminées par le certificat de navigabilité et les documents associés ou le laissez-passer exceptionnel ;
5. fait ou laissé circuler un aéronef dans des conditions contraires aux prescriptions des articles 60 et 72 du présent code ;
6. contrevenu aux dispositions de l'article 71 du présent code.

Article 97

Sera puni d'une amende de 300.000 à 6.000.000 FCFA et d'un emprisonnement de trois (3) à six (6) mois ou de l'une de ces peines seulement, quiconque aura :

1. conduit ou participé à la conduite d'un aéronef sans les titres exigés par la réglementation en vigueur et en état de validité ;
2. détruit ou soustrait un livre de bord ou tout document de bord imposé par la réglementation aérienne ou porté sur ce livre ou un des documents, des indications inexacts ;
3. contrevenu aux dispositions de l'article 66 du présent code ;
4. conduit un aéronef ou participé à sa conduite sous l'emprise de l'alcool, de narcotique ou de stupéfiants.

Article 98

Les peines prévues à l'article 96 du présent code seront portées au double si les infractions prévues sous les paragraphes 1, 3, 4 de l'article 96 et paragraphe premier de l'article 97 ont été commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité ou du laissez-passer exceptionnel, des titres exigés de membres de l'équipage, par les règlements en vigueur.

Article 99

Sera puni d'une amende de 60.000 à 1.000.000 FCFA et d'un emprisonnement d'un mois à deux mois ou de l'une de ces deux peines seulement :

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

Article 100

Le pilote qui ne se sera pas conformé aux prescriptions de l'article 63 du présent code sera puni d'une amende de 300.000 à 6.000.000 FCFA et d'un emprisonnement de trois (3) à six (6) mois.

Article 105

L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef pourra être prononcée par le jugement ou l'arrêt pour une durée de trois (3) mois à trois (3) ans, contre le membre d'équipage condamné en vertu des articles 98, 100 et 101 du présent code.

Si le membre d'équipage est condamné une seconde fois pour l'un de ces mêmes délits dans le délai prévu à l'article 102 du présent code, l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef sera prononcée et sa durée sera portée au maximum et pourra être élevée jusqu'au double. Les brevets, licences et certificats dont seraient porteurs les délinquants resteront déposés, pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction qui aura prononcé l'interdiction.

Les condamnés devront effectuer les dépôts de ces brevets, licences et certificats soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans les cinq (5) jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi ils seront punis de un à deux mois d'emprisonnement et d'une amende de 30.000 à 600.000 FCFA sans préjudice des peines portées à l'article 93 au cas où ils conduiraient ou participeraient à la conduite d'un aéronef pendant la période de l'interdiction et qui ne pourront se confondre.

Article 106

Conformément à l'article 89 du présent code, tout jet non autorisé d'objet à bord d'un aéronef en évolution sera puni d'une amende de 300.000 à 1.800.000 FCFA et d'une peine de trois à six mois d'emprisonnement ou de l'une de ces deux peines seulement, même si ces jets n'ont causé aucun dommage, et sans préjudice des peines plus fortes qui pourraient être encourues en cas d'autres infractions.

Article 107

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

Paragraphe II : Infractions relatives à la réglementation douanière

Article 108

Les dispositions du code pénal sur l'atténuation et l'aggravation des peines sont applicables à toutes les infractions prévues par le présent code, à l'exception des infractions prévues par les lois en matière douanière.

Article 101

Quiconque aura apposé ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées, sera puni d'une amende de 600.000 à 12.000.000 FCFA et d'un emprisonnement de un an à trois ans.

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

Article 102

Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents commettra une autre infraction tombant sous le coup du présent code ou la même infraction dans un délai de cinq (5) ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines, sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende et ces peines pourront être élevées jusqu'au double.

Article 103

Seront punis d'une amende de 60.000 à 300.000 FCFA et pourront l'être, en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de un à deux mois :

1. le commandant de bord qui n'aura pas tenu ou fait tenir un quelconque des documents prévus à l'article 70 alinéa 3 du présent code, ainsi que les membres de l'équipage spécialement chargés de cette tenue ;
2. le propriétaire ou le locataire inscrit au registre d'immatriculation qui aura omis de conserver un quelconque des documents de bord pendant trois (3) mois à partir de la dernière inscription ;
3. ceux qui auront contrevenu à l'article 64 du présent code ;
4. ceux qui auront contrevenu aux règlements relatifs aux conditions techniques d'emploi des aéronefs, pris en application de l'article 70 du présent code.

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

Article 104

Seront punis d'une amende de 150.000 à 1.000.000 FCFA et pourront l'être, en outre, suivant les circonstances, ceux qui auront contrevenu à l'article 70 du présent code, ainsi qu'aux décrets édictés pour son exécution.

Article 109

Toutes les dispositions de loi relatives à la répression des infractions à la réglementation douanière sont applicables aux marchandises importées ou exportées par aéronef sous un régime douanier quelconque.

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

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

Article 110

Pour les marchandises exportées en décharge de comptes d'admission temporaire ou d'entrepôt ou passibles de taxes intérieures, les expéditeurs justifient de leur passage à l'étranger par la production, dans les délais fixés, d'un certificat valable des douanes de destination à peine du quadruple de la valeur de la marchandise.

Paragraphe III : Infractions relatives aux passagers indisciplinés et perturbateurs

Article 111

Sera punie des peines prévues à l'article 99 du présent code toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

1. voies de fait, intimidation ou menace, physique ou verbale, contre un membre d'équipage, si un tel acte l'empêche de s'acquitter de ses fonctions ou rend difficile l'exercice de ses fonctions ;
2. refus d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant 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 ;
3. un acte de violence physique contre une personne, ou un acte d'agression sexuelle ou d'agression d'enfant ;
4. fumer dans l'aéronef ;
5. détériorer un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;
6. utiliser un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit.

Article 112

Sera punie, conformément aux dispositions de l'article 90 du présent code, 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 :

1. voies de fait, intimidation ou menace physique ou verbale contre une autre personne ;
2. endommagement ou destruction délibérés de biens ;
3. consommation de boissons alcoolisées ou de drogues menant à une intoxication.

SECTION II : PROCEDURE PENALE

Article 113

Sous réserve des dispositions édictées dans le cadre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine, notamment concernant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et incidents de l'Aviation civile, les dispositions ci-dessous s'appliquent à la procédure de répression des infractions en matière d'aviation civile. Elles sont complétées par les dispositions du Code de Procédure Pénale.

Paragraphe I : Règles spécifiques relatives à l'instruction

Article 114

Indépendamment des officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent livre et des règlements pris pour son application, les fonctionnaires des corps techniques de l'Aviation civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet, les gendarmes et les agents de douane.

Article 115

Le Procureur de la République, le Juge d'Instruction, les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires des corps techniques de l'Aviation civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet, les gendarmes et les agents de douanes auront le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs et les correspondances postales, ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radiotéléphoniques qui se trouveraient à bord sans l'autorisation spéciale prévue par les articles 71 et 72 du présent code.

Les mêmes autorités pourront saisir les pigeons voyageurs qui se trouveront à bord d'aéronefs autorisés à les transporter, de même que les appareils destinés à

l'enregistrement des images et les clichés dans le cas où ces aéronefs seraient passés au-dessus des zones interdites.
La confiscation des objets et appareils régulièrement saisis sera prononcée par le tribunal.

Article 116

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

Article 117

Les procès-verbaux constatant les infractions au présent code et aux décrets qu'il prévoit sont transmis sans délai à l'autorité compétente pour engager les poursuites.

Paragraphe II : Règles spécifiques relatives à la compétence

Article 118

Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont régis par la loi du pavillon de cet aéronef.

Toutefois, les tribunaux ivoiriens sont compétents aux fins de connaître :

1. des crimes et délits commis à bord d'un aéronef étranger et dont l'auteur ou la victime est de nationalité ivoirienne ;
2. des infractions ou tentatives d'infraction définies à l'article premier de la Convention pour la Répression d'Actes illicites contre la sécurité de l'Aviation civile, signée à Montréal le 23 Septembre 1971, si ces infractions sont commises sur le territoire ivoirien ou à l'encontre d'un aéronef ivoirien ;
3. des infractions ou tentatives d'infraction définies à l'article premier de la Convention pour la Répression de la Capture illicite d'Aéronefs, signée à la Haye le 16 Décembre 1970 et de celles définies à l'article 1^{er} de la Convention pour la Répression d'Actes illicites dirigés contre la Sécurité de l'Aviation civile, signée à Montréal le 23 Septembre 1971 :
 - si l'aéronef à bord duquel les infractions ou tentatives d'infraction sont commises atterrit en Côte d'Ivoire avec l'auteur présumé, ou
 - si ces infractions ou tentatives d'infraction sont commises à l'encontre ou à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente en Côte d'Ivoire.

4. des infractions ou tentatives d'infraction définies à l'article 1^{er} de la Convention pour la Répression de la Capture illicite d'Aéronefs, signée à la Haye le 16 Décembre 1970 et de celles définies aux alinéas a, b et c du Paragraphe II du même article de la Convention pour le Répression d'Actes illicites dirigés contre la Sécurité de l'Aviation civile, signée à Montréal le 23 Septembre 1971, pour autant que ce dernier paragraphe concerne lesdites infractions ou tentatives d'infraction, celui de la résidence de l'auteur présumé de l'une de ces infractions ou tentatives d'infraction se trouve sur le territoire ivoirien et où la Côte d'Ivoire ne l'extrade pas conformément aux articles 8 desdites conventions. Les tribunaux compétents sont celui du lieu de l'infraction, celui de la résidence de l'auteur présumé de l'infraction, celui du lieu de son arrestation, celui du lieu d'atterrissage de l'aéronef ou, à défaut, celui d'Abidjan.

En cas d'accident à bord d'un aéronef ivoirien, le commandant d'aéronef peut prendre toutes les mesures qu'il juge nécessaire au bon ordre.

Pour l'application des dispositions du présent article, un aéronef est considéré comme en circulation depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ses portes est ouverte en vue du débarquement.

Article 119

Les tribunaux ivoiriens sont compétents pour connaître de toute infraction mentionnée aux articles 111 et 112 du présent code si l'infraction a été commise :

1. à bord de tout aéronef civil immatriculé en Côte d'Ivoire ou
2. à bord de tout aéronef civil loué avec ou sans équipage à un exploitant qui a son principal établissement en Côte d'Ivoire ou qui, s'il n'a pas de principal établissement, a sa résidence permanente en Côte d'Ivoire, ou
3. à bord de tout aéronef civil se trouvant sur le territoire ivoirien ou survolant ce territoire, ou
4. à bord de tout autre aéronef civil en vol en dehors du territoire ivoirien si :
 - a) le prochain lieu d'atterrissage de l'aéronef est situé en Côte d'Ivoire et si
 - b) le commandant d'aéronef a remis l'auteur présumé de l'infraction aux autorités ivoiriennes compétentes, a demandé à ces autorités d'engager des poursuites contre l'auteur présumé de l'infraction et a affirmé qu'aucune demande semblable n'a été ni ne sera présentée par lui-même ou par l'exploitant à aucun autre Etat.

Aux termes de la présente section, l'aéronef est considéré comme « en vol » depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'à la fin du roulement à l'atterrissage.

LIVRE III
AERODROMES

TITRE I
DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre I : Règles générales de création, d'utilisation et de contrôle

Article 120

Tous les aérodromes peuvent être soumis au contrôle technique et administratif de l'Etat. Les conditions auxquelles sont assujettis la création, la mise en service et l'utilisation d'un aérodrome et l'exercice du contrôle de l'Etat sont définies par décret.

Article 121

Les travaux de création ou d'extension d'infrastructures donnent lieu à l'établissement préalable d'une étude d'impact conformément au code de l'environnement.

Article 122

Un décret fixe les conditions de création, d'établissement et d'utilisation des aérodromes ouverts ou non à la circulation aérienne publique.

Article 123

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

Article 124

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

En outre, lorsque plusieurs aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique desservent une même région, le ministre chargé de l'Aviation civile peut réglementer leur utilisation dans l'intérêt général et, notamment, réserver spécialement chacun d'eux à certains types d'appareils ou à certaines natures d'activités aériennes ou d'opérations commerciales.

Chapitre II : Police des aérodromes et des installations à usage aéronautique

Article 125

Les dispositions du présent code 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'administrations d'Etat, sans préjudice de l'application, sur les aérodromes militaires, des articles 141 et suivants du code pénal et, le cas échéant, de dispositions spéciales ;
- sur les aérodromes à usage restreint autres que les aérodromes réservés à l'usage d'administrations d'Etat ;
- en tous lieux 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.

Article 126

La police des aérodromes et des installations aéronautiques, tels que définis à l'article précédent, est assurée, sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aérodromes et installations dépendant de la défense nationale, par le préfet.

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

Article 127

Les exploitants des aérodromes assurent, suivant des normes techniques définies par l'autorité administrative, le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs, ainsi que la prévention du risque aviaire. Ils participent à l'organisation des visites de sûreté dans les conditions prévues à l'article 178 ci-après.

Sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police mentionnés à l'article 126, l'exploitant d'aérodrome assure 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 III : Dispositions sanitaires

Article 128

Le contrôle sanitaire aux frontières est régi sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire par les dispositions des règlements sanitaires pris par l'Organisation Mondiale de la Santé, des arrangements internationaux et des lois et règlements nationaux intervenus ou à intervenir en cette matière en vue de prévenir la propagation par voie aérienne des maladies transmissibles.

TITRE II

AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

Chapitre I : Création - Certification

Article 129

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.

Article 130

La création d'un aérodrome 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'aérodrome.

Article 131

Le signataire de la convention prévue à l'article 130 et le tiers exploitant agréé par l'Administration sont solidairement responsables à l'égard de l'Etat du respect des obligations contractuelles et réglementaires.

Article 132

L'ouverture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique est prononcée, après enquête, par décret.

La fermeture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique intervient dans les mêmes formes.

Article 133

Il est établi, par voie de décret, un règlement national relatif à la certification des aérodromes.

Ce règlement doit comprendre notamment la certification obligatoire de certains aérodromes, la procédure de certification, les fonctions et responsabilités des exploitants des aérodromes, les audits de sécurité, inspections et essais, l'imposition de sanctions en cas de violation, ou de non respect, de toute disposition du règlement. Il fixe tout droit pour la délivrance, le renouvellement ou le transfert du certificat d'aérodrome.

L'Autorité nationale de l'aviation civile est investie des pouvoirs nécessaires pour assurer le respect du règlement national de certification des aérodromes. En sa qualité d'autorité de certification, elle doit s'assurer que le titulaire d'un certificat d'aérodrome est compétent pour faire en sorte que l'aérodrome, l'espace aérien connexe et les procédures d'exploitation offrent la sécurité nécessaire pour l'utilisation par les aéronefs.

Le personnel autorisé de l'Autorité nationale de l'aviation civile doit avoir accès aux endroits où cela sera nécessaire pour procéder aux audits de sécurité, inspections et essais prévus par le règlement.

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

Article 134

L'Etat peut confier la construction, l'entretien, l'exploitation et la gestion des aérodromes qui lui appartiennent à des personnes morales de droit privé dans le cadre d'une convention de concession de service public.

La convention de concession est assortie d'un cahier des charges et doit être approuvée par décret en conseil des ministres.

La durée maximale de la convention lorsqu'elle inclut la construction de l'aérodrome est de vingt (20) ans pour les aéroports internationaux et de trente (30) ans pour les autres aéroports.

Article 135

Sous réserve des droits des concessionnaires, des autorisations d'outillage privé avec obligation de service public peuvent être accordées sur un aérodrome 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'aérodrome. Ces autorisations sont délivrées dans les conditions prévues pour les concessions.

Article 136

L'octroi d'une concession sur un aérodrome ouvert à la circulation publique aérienne peut être subordonné à un engagement pris par le concessionnaire de couvrir, dans des conditions qui seront déterminées par la convention de concession, le montant d'une participation aux charges qui incombent à l'autorité concédante.

Article 137

Les gestionnaires des aéroports sont astreints à la souscription d'une police d'assurance « responsabilité civile » et assurance « tous risques ».

Article 138

Lorsque le signataire n'exécute pas les obligations qui lui incombent du fait de la convention prévue à l'article 130, le ministre chargé de l'Aviation civile prononce, s'il y a lieu, soit la mise en régie de l'exploitation de l'aérodrome au frais du signataire de la convention, soit la résiliation de la convention.

En cas de résiliation, un décret en conseil des ministres peut prescrire le rachat des installations de cet aérodrome aux conditions prévues par la convention.

Article 139

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

Article 140

Les concessionnaires et les bénéficiaires d'autorisations sont habilités à percevoir, en rémunération des services rendus par eux, et dans les conditions fixées au chapitre IV du Livre III celles des redevances qui sont prévues dans leur cahier des charges.

Article 141

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 aérodrome.

Chapitre III : Classification

Article 142

Les aérodromes 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.

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

Article 143

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

Article 144

Le classement des aérodromes est prononcé par décret.

Article 145

Les caractères du trafic aérien dont il est tenu compte pour la classification des aérodromes sont essentiellement :

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

Chapitre IV : Redevances

Article 146

Sur tout aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers et au public donnent lieu à une 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.

Article 147

Des décrets pris sur le rapport conjoint du ministre chargé de l'Aviation civile et du ministre chargé des Finances 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 et, chaque fois que de besoin, dans le respect du principe d'égalité et de réciprocité.

Article 148

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.

En cas de non paiement des redevances dues par l'exploitant de l'aéronef, l'exploitant de l'aéroport est admis à requérir de l'autorité responsable de la circulation aérienne sur l'aéroport et des forces de sécurité que l'aéronef y soit retenu jusqu'à consignation des sommes en litige.

Chapitre V : Environnement des aéroports

Article 149

Il est institué un comité dénommé « 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.

Article 150

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 et 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.

Article 151

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 I : Dispositions générales

Article 152

Les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique comprennent :

1. les aérodromes réservés à l'usage d'administrations d'Etat et les aérodromes à usage restreint, autres que les aérodromes à l'usage d'administrations d'Etat,
2. les aérodromes à usage privé.

Article 153

Les dispositions du chapitre IV du Titre II du présent Livre, relatives aux redevances pour services rendus aux usagers sur les aérodromes ouverts à la circulation publique sont applicables de plein droit aux usagers civils des aérodromes sur lesquels, bien qu'ils ne soient pas ouverts à la circulation aérienne publique, a été autorisée une activité aérienne civile et commerciale, réserve faite des cas où la convention passée entre l'Etat et la personne qui a créé l'aérodrome prévoit des dispositions contraires.

Article 154

Les dispositions du chapitre IV du Titre II du présent Livre, relatives aux redevances pour services rendus aux usagers sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont applicables de plein droit sur les aérodromes agréés à usage restreint, réserve faite des cas où la convention passée entre l'Etat et la personne qui a créé l'aérodrome prévoit des dispositions contraires.

Chapitre II : Aérodromes à usage restreint

Article 155

Les aérodromes dits à usage restreint sont destinés à des activités qui, tout en répondant à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux, sont limitées dans leur objet, soit réservées à certaines catégories d'aéronefs, soit exclusivement exercées par certaines personnes spécialement désignées à cet effet.

Ces activités peuvent comprendre :

1. le fonctionnement d'écoles de pilotage ou de centres d'entraînement aérien,
2. les essais d'appareils prototypes non munis de certificat de navigabilité,
3. la desserte des centres d'entretien et de réparation de matériel aéronautique,
4. les opérations de travail aérien,
5. les vols de tourisme,
6. exceptionnellement, certains transports aériens commerciaux, dans des cas qui seront fixés par décision du ministre chargé de l'Aviation civile.

Article 156

L'autorisation de créer un aéroport à usage restreint est accordée par décret en Conseil des ministres, qui fixe les conditions d'utilisation de l'aéroport.

Article 157

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.

Article 158

Les aéroports à usage restreint doivent être pourvus de signaux au sol et d'un balisage dit « de jour » réglementaires.

Si la personne qui crée l'aéroport veut équiper celui-ci d'aides lumineuses ou radioélectriques à la navigation aérienne ou de tous autres dispositifs de télécommunications aéronautiques, elle est tenue de prendre l'accord du ministre chargé de l'Aviation civile et de se conformer à la réglementation en vigueur tant pour l'installation de ces aides et dispositifs que pour leur utilisation. Les projets doivent être préalablement approuvés par le ministre chargé de l'Aviation civile.

Article 159

La mise en service des aéroports à usage restreint est autorisée par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile après enquête. Cet arrêté dit arrêté d'agrément est publié au journal officiel.

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.

Article 160

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 contracté en créant l'aérodrome.

Article 161

Les conditions d'octroi de l'autorisation de création, de mise en service sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

Chapitre III : Aérodromes à usage privé

Article 162

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.

Article 163

L'autorisation de créer un aérodrome à usage privé est accordée par arrêté préfectoral après avis conforme du ministre chargé de l'Aviation civile.

Article 164

Des arrêtés du ministre chargé de l'Aviation civile, pris en accord avec le ministre chargé de l'intérieur, le ministre chargé de la défense, le ministre chargé de la sécurité et le ministre chargé des finances, délimitent les zones à l'intérieur desquelles la création d'un aérodrome à usage privé doit être autorisée par décret.

Article 165

Les aérodromes à usage privé sont soumis aux mêmes règles que celles prévues à l'article 154 ci-dessus, concernant la signalisation, la balisage et l'installation des aides à la navigation aérienne.

Article 166

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.

Article 167

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 I : Servitudes aéronautiques

SECTION I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 168

Afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est institué des servitudes spéciales dites « servitudes aéronautiques ».

Ces servitudes comprennent :

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

Article 169

Les dispositions du présent chapitre sont applicables :

1. aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat ;
2. dans les conditions qui seront fixées par décret, à certains aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par des personnes physiques ou morales autres que l'Etat ainsi qu'aux aérodromes situés en territoire étranger

pour lesquels des zones de dégagement doivent être établies sur le territoire ivoirien ;

3. aux installations d'aide à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;
4. à certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

SECTION II : SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT ET DE BALISAGE

Article 170

Les servitudes prévues à l'article 168 du présent code assureront à la navigation aérienne, conformément à l'annexe 14 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 Décembre 1944, 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 169 du présent code un plan de dégagement selon des modalités fixées par décret.

Article 171

Le ministre chargé de l'Aviation civile ou, pour les aérodromes ou itinéraires qui le concernent, le ministre chargé des Forces Armées, peut prescrire le balisage de jour ou de nuit de tous les obstacles qu'il juge dangereux pour la navigation aérienne.

De même, il peut prescrire l'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne.

Il peut également 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.

Article 172

Les frais résultant 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 de l'Etat, des personnes physiques ou morales, ou des organismes précisés par décret pris sur le rapport conjoint du ministre chargé de l'Aviation civile, du ministre chargé des Forces Armées et du ministre chargé des Finances.

Article 173

Pour la réalisation des balisages visés à l'article 171 du présent code, l'Etat dispose 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.

Ces droits pourront être exercés par les personnes physiques ou morales, ou les organismes éventuellement chargés du balisage.

SECTION III : DISPOSITIONS PARTICULIERES ET TERRAINS RESERVES

Article 174

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 des Forces Armées 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 des Forces Armées 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 le rapport du ministre chargé de l'Aviation civile ou, en ce qui le concerne, le ministre chargé des Forces Armées.

Article 175

Lorsque, pour les besoins du trafic aérien, l'autorité compétence 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.

Article 176

L'occupation du domaine aéroportuaire est soumise à une autorisation préalable de l'Etat. Sans autorisation, l'occupation et le transit sur les aires opérationnelles est passible de sanctions prévues par le présent code.

Article 177

La circulation des personnes ou des véhicules dans certaines zones du domaine aéroportuaire est autorisée par voie réglementaire. La violation de ces dispositions peut entraîner des sanctions.

Chapitre II : Protection des aérodromes, des aéronefs au sol et des installations à usage aéronautique

Article 178

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'apprêtant à prendre place à bord d'un aéronef.

Article 179

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

Article 180

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 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.

Article 181

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

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

Article 182

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.

Chapitre III : Dispositions pénales

SECTION I : SERVITUDES AERONAUTIQUES

Article 183

Les infractions aux dispositions réglementaires concernant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies d'une amende de 5.000.000 FCFA.

En cas de récidive, les infractions sont punies d'une amende de 10.000.000 FCFA et d'un emprisonnement de trois (3) mois ou de l'une de ces deux (2) peines seulement.

Article 184

Sur réquisition du ministère public agissant à la demande du ministère intéressé, le tribunal saisi de la poursuite impartit aux personnes qui contreviennent aux dispositions de l'article 168 du présent code, sous peine d'une astreinte de 50.000 à 100.000 FCFA 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 réquisition du ministère public agissant dans les mêmes conditions, 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 imparti.

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.

Article 185

Les astreintes sont recouvrées par les agents du Trésor, et reversées au Fonds de Développement Aéronautique.

Article 186

Les infractions mentionnées à l'article 183 du présent code peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés par les officiers de police judiciaire, les gendarmes et les fonctionnaires de l'administration intéressée, commissionnés à cet effet et assermentés dans les conditions prévues par décret.

Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire.

SECTION II : PROTECTION DES AERODROMES, DES AERONEFS AU SOL ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE

Paragraphe I : Répression des crimes et délits

Article 187

Sera puni de l'emprisonnement de cinq (5) ans et d'une amende de 25.000.000 FCFA ou de l'une de ces deux (2) peines seulement sans préjudice, le cas échéant, de l'application des dispositions des articles 423 à 428 du code pénal réprimant les destructions, dégradations et détérioration, quiconque aura volontairement :

1. détruit ou endommagé les immeubles ou installations destinés à assurer le contrôle de la circulation des aéronefs, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne ou l'assistance météorologique ;
2. troublé, par quelque moyen que ce soit, le fonctionnement de ces installations ;
3. détruit ou endommagé un aéronef dans l'emprise d'un aéroport ;

4. entravé, de quelque manière que ce soit, la navigation ou la circulation des aéronefs, hors les cas prévus aux articles 415 alinéa 1 et 415 alinéas 3 et 4 du code pénal ;
5. interrompu à l'aide d'un dispositif matériel, d'une substance ou d'une arme, le fonctionnement des services d'un aéroport si cet acte porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité à l'intérieur de cet aéroport.

Pour toutes infractions prévues au présent article, la tentative du délit sera punie comme le délit lui-même.

Article 188

S'il est résulté de ces faits des blessures ou maladies, la peine sera celle de la réclusion criminelle à temps de dix (10) à vingt (20) ans.

S'il en est résulté la mort d'une ou plusieurs personnes, la peine sera celle de la réclusion criminelle à perpétuité, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions des articles 342 à 344 du code pénal réprimant les atteintes volontaires à la vie.

Article 189

L'attaque ou la résistance avec violence et voies de fait envers les agents, préposés à la garde ou au fonctionnement des aéroports ou installations mentionnés à l'article 125 du présent code, dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines applicables à la rébellion suivant les distinctions faites par les articles 479 et 480 du code pénal.

Article 190

Si les actions visées dans les articles précédents ont été commises en bande, les chefs, instigateurs et provocateurs seront punis des peines prévues pour les auteurs du crime ou du délit.

Article 191

Pour l'application du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 24 février 1988, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'Aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, peut être poursuivie et jugée par les juridictions ivoiriennes, si elle se trouve en Côte d'Ivoire, toute personne qui s'est rendue coupable, hors du territoire de la République, à l'aide d'un dispositif matériel, substance ou d'une arme :

1. de l'une des infractions suivantes, si cette infraction porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité dans un aéroport affecté à l'aviation civile internationale :
 - a) Crimes capitaux, violences ayant entraîné la mort, une mutilation ou une infirmité permanente ou, si la victime est mineure, une incapacité totale de travail pendant plus de huit (8) jours, tel que ces infractions sont réprimées par le code pénal, lorsque l'infraction a été commise dans un aéroport affecté à l'aviation civile internationale.
 - b) Destructures, dégradations ou détériorations réprimées par les articles 423 à 432 du code pénal lorsque l'infraction a été commise à l'encontre des installations d'un aéroport affecté à l'aviation civile internationale ou d'un aéronef stationné dans l'aéroport et qui n'est pas en service.
 - c) Délit prévu au quatrième alinéa de l'article 187 du présent code, lorsque l'infraction a été commise à l'encontre des installations d'un aéroport affecté à l'aviation civile internationale ou d'un aéronef dans l'aéroport et qui n'est pas en service.
2. de l'infraction définie au cinquième alinéa de l'article 187 du présent code, lorsque l'infraction a été commise à l'encontre des services d'un aéroport affecté à l'aviation civile internationale.

La tentative de ces infractions est punissable.

Paragraphe II : Police de la conservation

Article 192

Si un procès-verbal est dressé pour constater, sur un aéroport ou dans l'un des lieux visés à l'article 125, des dégradations ou l'exécution d'ouvrages ou de travaux pouvant porter atteinte à la sécurité de la navigation aérienne ou entraver l'exploitation des services aéronautiques, l'autorité compétente visée à l'article 193 peut adresser aux contrevenants une mise en demeure pour leur enjoindre de cesser les travaux et, le cas échéant, de rétablir les lieux dans leur état initial.

Si les intéressés n'obtempèrent pas, l'Autorité nationale de l'aviation civile ou l'exploitant de l'aéroport fait, en tant que de besoin, exécuter d'office les travaux nécessaires à la remise en état des lieux.

Article 193

Les autorités ci-après désignées reçoivent copie des procès-verbaux dressés pour constater les infractions à la police de la conservation des installations et ouvrages du domaine aéronautique et peuvent adresser au ministère public leur avis sur la gravité des faits relevés et présenter des observations devant la juridiction saisie des poursuites :

- le gestionnaire de l'aéroport,
- l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Paragraphe III : Police de l'exploitation

Article 194

Les autorités ci-après désignées reçoivent copie des procès-verbaux dressés pour constater les infractions à la police de l'exploitation des aérodromes et des installations à usage aéronautique du domaine public et peuvent adresser au ministère public leur avis sur la gravité des faits relevés et présenter des observations devant la juridiction saisie des poursuites :

- le gestionnaire de l'aéroport,
- l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Article 195

En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, tant en régime national qu'international, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire peuvent procéder à la visite des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones non librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances. Ils peuvent aussi faire procéder à cette visite sous leurs ordres :

- a) par des policiers auxiliaires ou des gendarmes auxiliaires ;
- b) et éventuellement par des agents de nationalité ivoirienne que les entreprises de transport aérien ou les gestionnaires d'aérodromes ont désigné ou fait désigner par des entreprises liées par un contrat de louage de services pour cette tâche ; ces agents devront avoir été agréés par le représentant de l'Etat dans le département et le procureur de la République.

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

Les agréments prévus au point b) sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement apparaissent incompatibles avec l'exercice des fonctions sus-mentionnées. L'agrément ne peut être retiré par le représentant de l'Etat dans le département ou par le procureur de la République qu'après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

Un décret fixe les conditions d'application du présent article.

Paragraphe IV : Police sanitaire

Article 196

Tout fonctionnaire ou agent public, tout commandant ou officier d'un aéronef, tout médecin qui, dans un document ou une déclaration, aura sciemment altéré ou dissimulé les faits ou qui aura négligé d'informer l'autorité sanitaire de faits à sa connaissance qu'il était dans l'obligation de révéler en application des textes visés à l'article 128 du présent code, sera puni d'une peine de deux (2) ans d'emprisonnement, et d'une amende de 2.500.000 FCFA, ou de l'une de ces deux (2) peines seulement.

Paragraphe V : Dispositions communes

Article 197

Sans préjudice de la compétence reconnue à d'autres fonctionnaires et aux forces de sécurité par les lois et règlements en vigueur, les infractions aux dispositions du présent chapitre peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés par tous agents civils et militaires habilités à cet effet et assermentés.

Article 198

Les procès-verbaux établis pour contravention aux dispositions du présent chapitre sont transmis sans délai à l'autorité compétente pour engager les poursuites.

Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire.

Article 199

Les infractions mentionnées dans le présent chapitre sont poursuivies devant les juridictions judiciaires de droit commun, sous réserve de la compétence des juridictions militaires dans les cas prévus par le code de justice militaire.

Article 200

Dans le cas où les infractions aux dispositions du présent chapitre ont porté atteinte à l'intégrité du domaine public ou à sa conservation, les autorités énumérées à l'article 194 saisissent le tribunal territorialement compétent, au besoin, en cas d'urgence, dans les conditions et suivant les procédures de droit commun.

Le tribunal dispose de tous les pouvoirs reconnus au juge des contraventions de grande voirie pour assurer la réparation des atteintes portées au domaine public.

Les personnes condamnées supportent les frais des mesures provisoires et urgentes que l'administration a pu être amenée à prendre pour faire cesser le trouble apporté au domaine public par les infractions constatées.

Article 201

Les tribunaux judiciaires de droit commun peuvent condamner à la réparation de l'atteinte portée aux aérodromes ou installations mentionnées à l'article 125 qui ne font pas partie du domaine public, et notamment à l'enlèvement des ouvrages frais. Les personnes condamnées supportent les frais des mesures provisoires et urgentes que l'administration a pu être amenée à prendre pour faire cesser le trouble provoqué par cette infraction.

LIVRE IV
TRANSPORTS AERIENS

TITRE I
ENTREPRISES DE TRANSPORT

Chapitre I: Transporteurs ivoiriens

Article 202

Nul ne peut exercer une activité de transport aérien, à titre professionnel et contre rémunération, s'il n'y a été autorisé par décision de l'Autorité nationale de l'aviation civile portant notamment sur les garanties morales, financières et techniques que présente l'entreprise intéressée. La décision précise l'objet du transport autorisé ainsi que les zones d'activité de l'entreprise.

Article 203

L'autorisation visée à l'article précédent concerne les licences d'exploitation dont les conditions de délivrance, de validité, de maintien et de retrait doivent se conformer à la réglementation prévue dans le cadre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine notamment au Règlement n° 06/2002/CM/UEMOA relatif à l'agrément du transporteur aérien au sein de l'UEMOA.

Article 204

Les entreprises autorisées au titre de l'article 202 doivent soumettre à l'approbation préalable de l'Autorité nationale de l'aviation civile et suivant les délais qui seront fixés par celle-ci :

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

Article 205

Pour la détermination de ses tarifs, l'entreprise de transport aérien doit se conformer à la réglementation de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine élaborée à cet effet.

Article 206

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

Article 207

Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique que l'Autorité nationale de l'aviation civile exerce en vue d'assurer la sécurité aérienne.

Les dépenses entraînées par ce contrôle sont à la charge des entreprises de transport aérien.

Article 208

Le contrôle de l'Etat sur les entreprises de transport aérien est exercé, en ce qui concerne l'application des dispositions fixées par les conventions internationales, les lois et règlements en vigueur relatifs au personnel navigant, au matériel volant, à l'exploitation technique et commerciale de ce matériel et à la réglementation administrative par l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Le contrôle de l'exploitation technique porte notamment sur :

- 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.

Article 209

Les entreprises de transport aérien autorisées doivent, sur la demande de l'Autorité nationale de l'aviation civile, communiquer à celle-ci tous les documents nécessaires à l'exercice de sa mission.

Les personnes chargées du contrôle ont accès à bord des aéronefs pour l'exercice de leurs fonctions et sur présentation d'un ordre de mission ou d'une carte de service.

Article 210

Les entreprises de transport aérien sont tenues d'observer les obligations prévues par la réglementation édictée dans le cadre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine, notamment les règlements relatifs à l'agrément du transporteur aérien et aux tarifs.

Chapitre II : Transporteurs étrangers

Article 211

Sous réserve des règles de droit communautaire en vigueur dans l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine, les entreprises étrangères de transport sont soumises aux dispositions ci-après.

Article 212

La création 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'Autorité nationale de l'aviation civile.

Article 213

Les dispositions des articles 202, 205 à 210 du présent code sont applicables aux transporteurs étrangers.

Article 214

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 devront être soumis à l'Autorité nationale de l'aviation civile dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article 215

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.

Chapitre III : Dispositions pénales

Article 216

Au cas où une entreprise de transport aérien contreviendrait à la législation en vigueur, notamment aux dispositions des articles 205, 208, 212 et 215 du présent code, un arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile après avis de l'Autorité nationale de l'aviation civile pourra prononcer, pour tout ou partie des activités exercées, la suspension ou le retrait des agréments ou autorisations accordées.

Article 217

Toute entreprise de transport aérien ivoirienne ou étrangère qui, sans autorisation ou en infraction aux conditions prescrites par les autorisations qui ont pu lui être délivrées, exerce en Côte d'Ivoire une activité de transport aérien, est passible d'une amende.

Cette amende sera infligée par les agents du ministère chargé de l'Aviation civile désignés par arrêté pour constater les infractions en matière de trafic aérien et possesseurs d'une carte de service et par les commandants d'aérodrome ou par les agents de l'Autorité nationale de l'aviation civile. Elle sera payable comptant à l'autorité nationale de l'aviation Civile.

Cette amende est proportionnelle au tonnage de l'appareil et établie sur la base de 125.000 FCFA par tonne et par transport. Le tonnage pris en compte est le poids maximum au décollage correspondant au certificat de navigabilité de l'aéronef.

Toute fraction de tonne est comptée pour une tonne. En cas de refus de paiement de l'amende ou en cas de récidive, l'avion pourra être mis sous séquestre à la demande de l'Autorité nationale de l'aviation civile.

TITRE II
CONTRATS DE TRANSPORT

Chapitre I : Contrat de transport de marchandises

Article 218

Sous réserve des dispositions ci-dessous, le contrat de transport aérien de marchandises est régi par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et de toute convention ou protocole la modifiant ou la complétant et applicable en Côte d'Ivoire bien que le transport ne soit pas international au sens de cette convention.

Article 219

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

Article 220

Le transporteur doit dresser un manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées. Toutefois, en ce qui concerne le trafic interne en Côte d'Ivoire, des dérogations peuvent être accordées par l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Article 221

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 en particulier à l'identification des parties, à la caractérisation des marchandises, notamment quant à leur poids, quantité et qualité, au lieu d'embarquement et de débarquement.

Article 222

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

Article 223

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

Si, au contraire, 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.

Article 224

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

Article 225

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

Article 226

Toute action en responsabilité relative au contrat de transport de marchandises est prescrite si elle n'a été intentée dans un délai de deux (2) ans à compter du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination.

Article 227

La responsabilité du transporteur aérien est régie par les dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ou de toute convention ou protocole la modifiant et applicable en Côte d'Ivoire.

Toutefois, il est déchu du bénéfice de cette limitation de responsabilité en cas de fraude ou de faute inexcusable de sa part.

Article 228

La fraude consiste pour le transporteur à dissimuler ou tenter de dissimuler les avaries, manquants ou retards ou à, par tout autre moyen, empêcher ou tenter d'empêcher le réceptionnaire de formuler ses protestations dans les délais requis. La victime empêchée par un cas de force majeure de formuler ses protestations, pourra toujours agir en responsabilité.

Article 229

Est inexcusable, la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et à son acceptation téméraire sans raison valable.

Article 230

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.

Article 231

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

Chapitre II : Contrat de transport de personnes

Article 232

Les dispositions de l'article 218 du présent code sont applicables au transport de personnes.

Article 233

Dans le transport de personnes, le contrat court de l'enregistrement avec la remise du ticket d'embarquement à la fin des formalités de débarquement.

Article 234

Le contrat de transport des passagers doit être constaté par la délivrance d'un billet.

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

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

Article 235

Pour le régime de responsabilité du transporteur aérien de personnes, les articles 218 à 227 du présent code sont applicables.

Article 236

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

Article 237

La personne transportée répond de ses fautes personnelles.

Chapitre III : Relations entre transporteurs

Article 238

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

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

Article 239

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

Les dispositions des chapitres 1 et 2 du présent titre sont alors applicables selon les cas.

Article 240

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

TITRE III
AFFRETEMENT ET LOCATION D'AERONEFS

Chapitre I : Dispositions communes

SECTION I : OBLIGATIONS LEGALES

Article 241

Le fréteur ou le propriétaire de l'aéronef frété ou loué à un tiers reste tenu aux obligations légales et est solidairement responsable avec l'affréteur ou le locataire de leur violation.

Toutefois, si le contrat d'affrètement ou de location est inscrit au registre d'immatriculation et si l'affréteur ou le locataire remplit les conditions requises pour la propriété d'un aéronef ivoirien, celui-ci est seul tenu en qualité d'exploitant des obligations légales et seul responsable en cas de violation de ces obligations.

Article 242

L'affrètement et la location d'aéronefs sont soumis aux obligations légales édictées dans le cadre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine, notamment celles relatives à l'agrément du transporteur aérien.

Article 243

Si affréteur et locataire effectuent des opérations de transport avec l'appareil affrété ou loué, ils seront soumis alors aux règles relatives au contrat de transport dans leurs rapports avec les passagers ou expéditeurs de marchandises.

Toutefois, dans leurs relations avec le fréteur ou le bailleur, ils sont régis par leur contrat.

Article 244

Lorsque l'affréteur ou le locataire n'a pas la même nationalité que le fréteur ou le bailleur, le transfert de certaines fonctions ou obligations se fera conformément aux dispositions de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

SECTION II : SANCTIONS-PENALES

Article 245

Les dispositions prévues aux articles 216 et 218 du présent code sont applicables en matière d'affrètement et de location d'aéronefs.

Chapitre II : Dispositions particulières

SECTION I : AFFRETEMENT D'AERONEFS

Article 246

L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle une personne appelée fréteur met à la disposition d'une autre personne appelée affréteur un aéronef avec équipage moyennant rémunération.

Article 247

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 fréteur.

L'affrètement pourra également se faire sous forme de crédit-bail.

SECTION II : LOCATION D'AERONEFS

Article 248

La location d'aéronefs est l'opération par laquelle une personne appelée bailleur met à la disposition d'une autre personne appelée preneur ou locataire, un aéronef sans équipage moyennant rémunération.

Article 249

Tout contrat de location d'un aéronef d'une durée égale ou supérieure à trois (3) mois doit être obligatoirement inscrit au registre d'immatriculation.

TITRE IV
TRAVAIL AERIEN ET ASSISTANCE EN ESCALE

Chapitre I : Travail aérien

Article 250

Sont réputés services de travail aérien, tous vols exécutés pour autrui et ayant notamment pour objet la prise de vues aériennes photographiques ou cinématographiques, des relevés aéro-topographiques, le jet d'objets ou de matières pour des fins agricoles ou d'hygiène publique, toutes formes de réclames, publicités ou propagande telles que panneaux remorqués, écritures célestes, hauts parleurs à bord, des fins éducatives ou scientifiques telles que exploitation du sol ou du sous-sol, étude des organes et des cyclones, vols d'acridiens ou d'oiseaux migrateurs, l'enseignement de vols dans les écoles d'aviation dûment autorisées, le transport de personnes comme baptême de l'air de cours de manifestations publiques d'aviation.

La réglementation, la qualification des équipages et les conditions d'exploitation du travail aérien sont fixées par textes réglementaires.

Article 251

Les services de travail aérien ne peuvent être assurés que par des entreprises dûment autorisées par l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Est réputée entreprise de travail aérien, toute personne physique ou morale qui effectue, à l'aide d'aéronefs, pour autrui et contre rémunération divers travaux tels qu'énumérés à l'article 250 du présent code.

Chapitre II : Assistance en escale

SECTION I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 252

Les services d'assistance en escale régis par le présent chapitre sont les services rendus à un transporteur aérien sur un aéroport ouvert au trafic commercial figurant dans la liste annexée à la Directive n° 01/2003/CM/UEMOA relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union.

L'auto-assistance en escale consiste, pour un transporteur aérien, à effectuer pour son propre compte une ou plusieurs catégories de services d'assistance sans conclure avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services.

L'auto-assistance en escale peut être autorisée dans les conditions fixées par décret.

Article 253

L'Etat peut décider de limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir des services relevant d'une ou plusieurs catégories de service d'assistance en escale.

Article 254

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.

Article 255

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.

L'Autorité nationale de l'aviation civile vérifie l'absence de flux financier entre l'activité en escale et les autres activités du prestataire.

Article 256

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, le rôle et les modalités de fonctionnement des comités des usagers sont fixés par décret.

SECTION II : CONDITIONS D'EXERCICE

Article 257

L'activité d'un prestataire de services d'assistance en escale est subordonnée à la conclusion d'une convention de service public entre l'Etat et le prestataire de services. La convention vaut agrément au sens de la directive n° 1/2003/CM/UEMOA relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union.

La convention doit contenir notamment les catégories de services d'assistance en escale accordées au prestataire, le mode de calcul de sa rémunération, le montant des redevances à verser à l'Etat, les cas de résiliation, la durée de l'agrément qui ne peut excéder cinq(5) ans.

L'agrément est renouvelable.

Article 258

L'agrément ne peut être accordé qu'à une personne morale ayant son siège social en Côte d'Ivoire dont plus de la moitié du capital est détenu par les personnes physiques ou morales ivoiriennes.

Toute modification par rapport à la situation prévalant au jour de la délivrance de l'agrément 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.

Article 259

Le prestataire de service en escale est choisi après un appel d'offres.

Les critères d'octroi de l'agrément doivent se référer à la situation financière saine, à la capacité technique 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 V
PERSONNEL AERONAUTIQUE

TITRE I
DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre I : Titres et médecine aéronautique

SECTION I : BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS

Article 260

Les titres désignés sous le nom de « brevet » sanctionnent un ensemble de connaissances générales théoriques et pratiques. Ils sont délivrés après examen et sont définitivement acquis à leurs titulaires.

Les titres désignés sous le nom de « licence » sanctionnent l'aptitude et le droit, pour les titulaires des brevets, de remplir les fonctions correspondantes sous réserve des qualifications prévues à l'article suivant. Les licences ne sont valables que pour une période limitée ; elles sont renouvelables pour vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.

La liste des brevets et licences, 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 décret.

Peuvent bénéficier de l'exemption pour l'obtention des brevets, de certaines épreuves théoriques, les candidats possesseurs de certains titres ivoiriens ou étrangers sanctionnant des connaissances au moins égales à celles qui seront exigées pour ces épreuves.

Les épreuves pratiques sont obligatoires.

Article 261

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

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

La définition des qualifications professionnelles spéciales, leurs conditions d'obtention et de renouvellement, les programmes et règlements des examens correspondant sont fixés par décret.

Article 262

Tout titulaire d'une licence doit être détenteur d'un carnet de vol dont le modèle est fixé par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile et sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols.

Ce carnet doit être communiqué aux services de contrôle et à l'autorité compétente sur leur demande, notamment au moment de la délivrance, du renouvellement ou de la validation de la licence ou au moment de la délivrance de qualifications.

Article 263

La délivrance des titres et qualifications aéronautiques ainsi que la fourniture des divers imprimés et services par le ministre chargé de l'Aviation civile donnent lieu au versement de redevances dont les modalités d'établissement et de recouvrement ainsi que le montant sont fixés par arrêté interministériel du ministre chargé des Finances et du ministre chargé de l'Aviation civile.

SECTION II : MEDECINE AERONAUTIQUE

Article 264

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

Article 265

La validité d'une licence ne peut excéder celle du certificat d'aptitude physique et mentale correspondant.

Article 266

Les conditions d'agrément des médecins et des centres d'expertise médicale du personnel professionnel dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre II : Discipline

SECTION I : CONSEIL DE DISCIPLINE

Article 267

Un Conseil de Discipline des personnels navigants de l'aéronautique civile est chargé de proposer au ministre chargé de l'Aviation civile l'application des sanctions prévues à l'article 269 du présent code à l'égard des membres du personnel navigant de l'aéronautique civile reconnus coupables d'infractions au présent code, aux textes subséquents et aux règlements d'application pris en la matière.

Article 268

Le Conseil de Discipline des personnels navigants de l'aéronautique civile est divisé en deux sections :

- personnel navigant professionnel,
- personnel navigant non professionnel.

Il est présidé par le directeur général de l'Autorité nationale de l'aviation civile.

La composition, le fonctionnement et la compétence du Conseil de Discipline sont fixés par décret.

Article 269

Les sanctions disciplinaires relevant de la compétence du Conseil de Discipline sont :

- le retrait temporaire avec ou sans sursis d'un ou plusieurs certificats ou licences,
- le retrait définitif d'un ou plusieurs certificats ou licences,
- la radiation du registre prévu à l'article 280 du présent code.

SECTION II : PROCEDURE PREALABLE A LA SANCTION

Article 270

En cas de présomption grave au sujet de la responsabilité du commandant de bord ou d'un membre de l'équipage et en attendant les conclusions du Conseil de Discipline, le ministre chargé de l'Aviation civile peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui, en aucun cas, n'excédera deux (2) mois.

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

Article 271

L'intéressé peut récuser les membres du Conseil dans les conditions prévues pour les juges par le code de procédure civile.

Article 272

Le commandant de bord est tenu d'établir un rapport circonstancié dans les quarante-huit (48) heures suivant tout accident ou incident pouvant avoir des conséquences graves survenant soit au sol, soit en vol, ou toute infraction aux règlements de la circulation aérienne.

Article 273

Le ministre chargé de l'Aviation civile fait procéder à toutes les investigations et enquêtes en vue de rechercher et de constater les causes des accidents ou incidents.

Article 274

Le ministre chargé de l'Aviation civile peut instituer une commission d'enquête dont la composition est fixée par arrêté.

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

Les rapports d'enquête sont adressés aux magistrats, sur leur demande, et sur décision du ministre chargé de l'Aviation civile, aux Etats étrangers ayant participé à l'enquête, aux départements ministériels, aux compagnies exploitantes, aux aéro-clubs et aux propriétaires de l'aéronef intéressés à l'accident.

Article 275

Quand la commission d'enquête prévue à l'article 274 du présent code conclut à une faute professionnelle, un double du dossier est adressé directement au Conseil de Discipline des personnels navigants de l'aéronautique civile.

TITRE II

PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

Article 276

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

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

Article 277

Les personnes qui n'ont pas la nationalité ivoirienne peuvent être autorisées à exercer, temporairement, les activités réservées par l'article précédent au personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

Cette autorisation fait l'objet, dans chaque cas particulier, d'une décision prise dans le cadre des lois et règlements relatifs au contrôle du séjour et de l'emploi par le ministre chargé de l'Aviation civile.

Chapitre I : Catégories

SECTION I : DIFFERENTES CATEGORIES

Article 278

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

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

Article 279

Sont considérés au sens du présent titre, comme :

1. Essais et réceptions, toutes épreuves exécutées en vol, à terre ou à l'eau, sous la direction ou le contrôle des industriels ou des représentants de l'Etat, qui ont pour objet la recherche des caractéristiques et la mise au point des aéronefs ainsi que toutes épreuves de vérification en vol ;
2. 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 ;
3. 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.

Il comprend notamment l'instruction aérienne, les vols de démonstration et de propagande, la photographie, le parachutage, la publicité et les opérations agricoles aériennes.

SECTION II : REGISTRE D'INSCRIPTION

Article 280

La classification du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est établie par décret.

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

Toutefois, le personnel navigant complémentaire ou commercial de bord recruté pour une durée inférieure à six (6) mois n'est pas inscrit sur le registre.

Article 281

Pour être initialement inscrit sur un des registres, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

1. être de nationalité ivoirienne ;
2. être titulaire des brevets ainsi que, suivant le cas, des licences en état de validité correspondant au registre considéré ;
3. n'avoir encouru aucune condamnation à l'emprisonnement ou à une peine plus grave, soit pour crime soit pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs. Sont fixées par décret pris sur le rapport du Ministre chargé de l'Aviation civile :
 - a. les règles applicables à l'établissement et à la tenue de ces registres ;
 - b. les conditions dans lesquelles les modifications d'inscription, le refus d'inscription, la suspension, la radiation et la réinscription peuvent être

prononcés, ainsi que les conditions dans lesquelles les intéressés devront justifier de leur inscription au registre.

Article 282

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 arrêté du Ministre chargé de l'Aviation civile.

Chapitre II : Equipage et Commandant de bord

Article 283

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.

SECTION I : EQUIPAGE

Article 284

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

Cet 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 aux règlements en vigueur.

SECTION II : COMMANDANT DE BORD

Article 285

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 empêchement du commandant de bord, le commandement de l'aéronef est assuré de plein droit jusqu'au lieu de l'atterrissage, suivant l'ordre fixé par cette liste.

Article 286

Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission. Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et

de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef.

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

Article 287

Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef.

En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustibles, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur.

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

Article 288

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 :

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

Le règlement du litige est porté, le cas échéant, devant le tribunal compétent en matière commerciale.

Chapitre III : Conditions de travail

Article 289

Les dispositions du code du travail sont applicables sous réserve des dispositions suivantes et de celles qui seront déterminées par voie réglementaire.

SECTION I : CONTRAT DE TRAVAIL

Article 290

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

Ce contrat précise, en particulier :

1. le salaire minimum mensuel garanti ;
2. l'indemnité de licenciement qui sera allouée, sauf en cas de faute grave, au personnel licencié sans droit à pension à jouissance immédiate ;
3. les conditions dans lesquelles le contrat est résilié en cas de maladie, invalidité ou disparition ;
4. le lieu de destination final et le moment à partir duquel la mission est réputée accomplie si le contrat est conclu pour une mission déterminée ;
5. le délai de préavis à observer en cas de résiliation du contrat par l'une ou l'autre des parties. Pendant le délai de préavis, le travail aérien mensuel demandé aux navigants doit rester égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux membres du personnel navigant de l'entreprise considérée.

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

Article 291

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

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

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

Article 292

La durée du travail du personnel navigant professionnel est fixée par décret sur le rapport conjoint du ministre chargé de l'Aviation civile et du ministre chargé du Travail.

Article 293

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

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

Article 294

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

Sauf convention contraire, l'exploitant verse mensuellement aux ayants-droit ou, à leur défaut, à la personne désignée par l'intéressé, les trois-cinquièmes (3/5^e) du salaire global mensuel moyen des douze (12) mois précédents.

Article 295

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

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

Article 296

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

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

SECTION II : MALADIES PROFESSIONNELLES

Article 297

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

- son salaire mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité, et pendant les trois (3) mois suivants ;
- la moitié de ce salaire pendant les trois (3) mois suivant cette première période.

Chapitre IV : Dispositions pénales

Article 298

Sera punie d'une amende de 2.000.000 à 12.000.000 FCFA et d'un emprisonnement de deux (2) mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura exercé un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en infraction aux dispositions du présent titre.

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

TITRE III

PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL ET PERSONNEL AERONAUTIQUE NON NAVIGANT

Chapitre I : Personnel navigant non professionnel

Article 299

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

Article 300

Le personnel navigant non professionnel doit être muni des titres requis pour la navigation. La délivrance des titres au navigant non professionnel donne lieu au versement de redevances dont les modalités d'établissement et de perception ainsi que le montant sont fixés par décret.

Les conditions de délivrance de ces titres sont également fixées par décret.

Chapitre II : Personnel aéronautique non navigant

Article 301

Le personnel aéronautique non navigant est constitué de l'ensemble des personnes spécialisées en matière aéronautique, titulaires de diplômes d'universités ou d'écoles spécialisées reconnus par l'Etat.

Article 302

Il est créé par le présent code, un corps du personnel aéronautique non navigant dont les modalités de classement statutaire, d'organisation et de fonctionnement sont fixées par décret.

TITRE IV

DISPOSITIONS PARTICULIERES A LA FORMATION AERONAUTIQUE

Chapitre I : Aéro-clubs

Article 303

Le ministre chargé de l'Aviation civile est responsable des questions concernant :

- la propagande et l'instruction aéronautique de la jeunesse ;
- la formation, l'entraînement et le perfectionnement au pilotage du personnel navigant non professionnel ;
- l'aviation générale et le vol sans moteur.

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

Article 304

Le fonctionnement des aéro-clubs est soumis à l'approbation préalable du ministre chargé de l'Aviation civile dans les conditions fixées par arrêté.

Article 305

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

Chapitre II : Aide aux jeunes

Article 306

Une subvention dont le montant est fixé par la loi de finances est affectée au bénéfice des jeunes gens des deux sexes de nationalité ivoirienne, âgés de moins de vingt-cinq (25) ans, pour faciliter leur formation aéronautique dans les aéro-clubs.

Cette subvention se traduit par l'octroi de bourses. Les aéro-clubs sont responsables de la justification rigoureuse de l'utilisation de ces bourses.

LIVRE VI
ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

TITRE I
ASSISTANCE ET SAUVETAGE- DECOUVERTES D'EPAVES -DISPARITION

Article 307

Les dispositions prévues au code de la marine marchande 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.

Article 308

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

Article 309

L'Etat a l'obligation de créer et de fournir les services de recherche et de sauvetage à l'intérieur du territoire national. Ces services sont créés par décret qui détermine les conditions de fonctionnement de ces services.

Article 310

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.

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

Les intéressés peuvent également se pourvoir, conformément aux dispositions de code civil, à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès. La requête en ce cas est communiquée par le ministère public au ministre chargé de l'aviation civile.

TITRE II

ENQUETES TECHNIQUES RELATIVES AUX ACCIDENTS ET INCIDENTS

Chapitre I : Principes

Article 311

L'enquête technique menée à la suite d'un accident ou d'un incident d'aviation civile a pour seul objet, dans le but de prévenir de futurs accidents ou incidents et sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire, de collecter et d'analyser les informations utiles, de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de cet accident ou incident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité.

Article 312

Pour l'application du présent livre, constitue un accident, un incident grave ou un incident d'aviation civile, un accident, un incident grave ou un incident, entendus au sens de la directive n° 05/2002/CM/UEMOA relative aux principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents ou les incidents dans l'Aviation civile au sein de l'UEMOA, survenu à tout type d'aéronef, à l'exclusion des aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation aérienne militaire ou de ceux appartenant à un Etat qui ne sont pas inscrits au registre d'immatriculation prévu à l'article 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 313

Tout accident ou incident grave d'aviation civile survenu à un aéronef muni d'un certificat de navigabilité délivré en conformité avec la convention relative à l'aviation civile internationale fait l'objet d'une enquête technique. Tout autre événement de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile peut également faire l'objet d'une enquête technique.

Article 314

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

- 1/ sur le territoire ou dans l'espace aérien ivoirien ;
- 2/ 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 en Côte d'Ivoire son siège statutaire ou son principal établissement et si :

- l'accident ou l'incident survenant sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre Etat, ce dernier n'ouvre pas une enquête technique,
- l'accident ou l'incident concernant un aéronef immatriculé dans un autre Etat, ce dernier n'ouvre pas une enquête technique.

Les autorités ivoiriennes peuvent déléguer à un Etat membre de l'Union la réalisation de tout ou partie de l'enquête technique. Elles peuvent également déléguer à un Etat non membre de l'Union la réalisation d'une enquête portant sur un incident survenu à un aéronef immatriculé dans cet Etat ou des investigations liées à des événements survenus sur le territoire de cet Etat. Les autorités ivoiriennes peuvent accepter la délégation par un Etat étranger de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique.

Chapitre II : Organismes chargés de l'enquête

SECTION I : BUREAU ENQUETES ACCIDENTS

Article 315

L'enquête technique est effectuée par un organisme permanent spécialisé dénommé « Bureau Enquêtes- Accidents ».

Le Bureau Enquêtes- Accidents est composé d'experts et de spécialistes en matière aéronautique et d'accidents. Il doit comprendre nécessairement des ingénieurs en exploitation technique des avions, en navigation aérienne, en sécurité et sûreté, des médecins spécialisés en aviation civile, de spécialistes d'enquêtes. Ils sont nommés par décret.

Article 316

Le Bureau Enquêtes- Accidents peut être assisté, le cas échéant, pour un accident déterminé, par une commission d'enquête instituée par le ministre chargé de l'Aviation civile. La commission d'enquête est constituée de personnalités reconnues pour leurs compétences et leur expérience dans certains domaines de l'Aviation civile et désignées en fonction des spécificités de l'évènement.

Article 317

Dans le cadre de l'enquête, le Bureau Enquêtes- Accidents 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.

Article 318

Seuls les agents du Bureau Enquêtes-Accidents commissionnés à cet effet par le ministre chargé de l'Aviation civile sur proposition du responsable de l'organisme permanent peuvent exercer les attributions prévues au présent livre pour les enquêteurs techniques.

Toutefois, des agents appartenant aux corps techniques de l'Aviation civile peuvent être agréés pour effectuer les opérations d'enquête prévues à l'article 321 sous le contrôle et l'autorité du Bureau Enquêtes- Accidents. Ils sont appelés enquêteurs de première information.

Un décret fixe les conditions de commissionnement des enquêteurs techniques, d'agrément des enquêteurs de première information et de nomination des membres des commissions d'enquête.

SECTION II : FINANCEMENT

Article 319

Les moyens dont dispose le Bureau Enquêtes Accidents sont :

- une subvention de l'Etat,
- une subvention du Fonds de Développement Aéronautique,
- le produit des prestations extérieures du Bureau Enquêtes-Accidents.

En cas d'accidents ou d'incidents, la contribution des compagnies aériennes impliquées dans l'évènement.

Article 320

Le Bureau Enquêtes-Accidents peut demander l'assistance d'organismes ou d'entités d'autres Etats pour qu'ils fournissent :

- a) les installations, équipements et appareils qui lui permettent :
 - de procéder à l'expertise des débris d'épaves et des équipements de bord et d'autres objets présentant un intérêt aux fins de l'enquête ;
 - d'exploiter les indications des enregistreurs de bord ;
 - de mettre en mémoire et d'exploiter les données informatiques concernant les accidents d'aéronefs.
- b) les experts spécialisés dans ce type d'enquêtes, afin de leur confier des travaux déterminés.

Chapitre III : Enquête technique

SECTION I : POUVOIRS DES ENQUETEURS

Article 321

Les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information peuvent immédiatement accéder au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef ou à son épave et à son contenu pour procéder sur place à toute constatation utile. En cas d'accident, l'autorité judiciaire est préalablement informée de leur intervention.

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

Article 322

Les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des enregistreurs de bord et à tout autre enregistrement jugé pertinent et peuvent procéder à leur exploitation dans les conditions ci-après :

1. Lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrements sont, selon les modalités prévues aux articles 94 et 160 du code de procédure pénale, préalablement saisis par l'autorité judiciaire et mis, à leur demande, à la disposition des enquêteurs techniques qui prennent copie, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, des enregistrements qu'ils renferment.
2. Lorsqu'il n'y a pas 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 de l'organisme permanent, par les enquêteurs de première information en présence d'un officier de police judiciaire. En cas d'accident, le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

Article 323

En cas d'accident ou d'incident ayant entraîné l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent procéder, avec l'accord selon le cas 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.

Article 324

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. En cas d'accident, le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du Procureur de la République.

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.

Article 325

Les enquêteurs techniques peuvent exiger, 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 établi une copie pour les enquêteurs techniques.

Toutefois, les dossiers médicaux ne sont communiqués qu'aux médecins rattachés à l'organisme permanent. 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.

Article 326

Les enquêteurs techniques reçoivent, sur leur demande, 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 et des conclusions de rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.

SECTION II : PRESERVATION DES ELEMENTS DE L'ENQUETE

Article 327

Il est interdit à toute personne de modifier l'état des lieux où s'est produit un accident, d'y effectuer des prélèvements quelconques, de se livrer sur l'aéronef ou son épave à quelque manipulation ou prélèvement que ce soit, 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 autorisées par l'autorité judiciaire après avis de l'enquêteur 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.

Article 328

Toute personne impliquée, de par sa fonction, dans un incident qu'elle a spontanément et sans délai signalé à l'organisme permanent et, le cas échéant, à son employeur ne peut faire l'objet d'aucune sanction disciplinaire ou administrative, sauf en cas de manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

SECTION III : PROCES-VERBAUX DE CONSTAT

Article 329

Des procès-verbaux sont établis par les enquêteurs techniques à l'occasion des opérations effectuées en application de l'article 323.

Les procès-verbaux 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.

Lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, une copie du procès-verbal est adressée à l'autorité judiciaire.

Chapitre IV : Diffusion des informations et des rapports d'enquête

Article 330

- 1 Les personnels de l'organisme permanent, les enquêteurs de première information, les membres des commissions d'enquête et les experts auxquels ils font appel sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues à l'article 383 du code pénal.
- 2 Par dérogation aux dispositions qui précèdent, le responsable de l'organisme permanent est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un accident ou 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 chargées de l'exploitation des aéronefs ou de la formation des personnels.

En outre, le responsable de l'organisme permanent et, le cas échéant, les présidents de commission d'enquête sont habilités, dans le cadre de leur mission, à rendre publiques des informations sur les constatations faites par les enquêteurs techniques, le déroulement de l'enquête technique et éventuellement ses conclusions provisoires.

Article 331

En cours d'enquête, l'organisme permanent peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en œuvre dans des délais brefs est de nature à prévenir un accident ou un incident grave.

Article 332

L'organisme permanent rend public au terme de l'enquête technique un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'événement. Ce rapport n'indique pas le nom des personnes. 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, l'organisme permanent peut recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés. Ceux-ci sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

Chapitre V : Dispositions pénales

Article 333

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

Article 334

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 10.000.000 FCFA d'amende le fait d'entraver l'action de l'organisme permanent :

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

Article 335

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, des infractions définies au présent titre.

Les peines encourues par les personnes morales sont :

- 1/ une amende de 50.000.000 FCFA,
- 2/ une ou plusieurs des peines suivantes :
 - Interdiction à titre définitif ou pour une durée de cinq (5) ans au plus, d'exercer directement
 - Fermeture définitive ou pour une durée de cinq (5) ans, des établissements ou de l'un ou plusieurs des établissements,
 - Résiliation des conventions de concession des marchés publics,
 - Affichage de la décision ou diffusion de celle-ci par la presse.

LIVRE VII
SECURITE – SURETE ET FACILITATION

TITRE I
SECURITE-SURETE

Chapitre I : Sécurité

Article 336

La sécurité dans le domaine de l'aviation civile découle de la responsabilité générale qu'a l'Etat d'assurer le respect de la loi et le maintien de l'ordre sur le territoire national et de s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu des instruments juridiques internationaux relatifs à la sécurité de l'aviation.

Article 337

L'Etat doit déterminer le niveau de sécurité acceptable et les objectifs de sécurité dans l'espace aérien et aux aérodomes.

Chapitre II : Programme national de sûreté

Article 338

Il sera établi, par voie réglementaire, un programme national de sûreté de l'Aviation civile ayant pour objectif de protéger la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.

Article 339

Le programme national de sûreté de l'Aviation civile devra attribuer des responsabilités clairement définies entre les différents ministères, les compagnies aériennes, les exploitants des aéroports et tout autre organisme national concerné.

Article 340

Le programme national de sûreté de l'Aviation civile doit prévoir des dispositions permettant à l'Etat de contrôler l'inspection/filtrage des passagers et leurs bagages à

main, des mesures de sûreté au sol et en vol ainsi que toutes les mesures ou procédures spéciales, à instaurer une coopération étroite entre les organismes intéressés par la mise en oeuvre du programme, à prévoir l'échange de renseignements sur les menaces ainsi que la coopération entre les Etats.

Article 341

Les gestionnaires d'aéroports et les compagnies aériennes doivent constituer un programme de sûreté.

Article 342

L'Autorité nationale de l'aviation civile est chargée de l'élaboration, de la mise en application et du contrôle d'exécution de ce programme national de sûreté dont elle suit l'évolution pour ce qui est :

- a) de la menace ;
- b) des systèmes de sûreté ;
- c) des dispositifs et systèmes de protection
- d) des lois et des normes connexes de sûreté ;
- e) des pratiques recommandées et des procédures nationales et internationales.

Elle veille à l'application du programme national de sûreté de l'aviation civile dont elle élabore et révisé périodiquement les grandes politiques nationales relatives à la sûreté de l'aviation civile.

Chapitre III : Organisation de la sûreté aérienne

Article 343

- 1- Les mesures de sûreté au sol, à bord des aéronefs en vol et celles à prendre en cas d'incident sont fixées par des textes particuliers.
- 2- Sous le contrôle du Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile, le gestionnaire de l'aéroport veille à la stricte application des mesures de sûreté édictées.

Article 344

L'Etat veillera à ce qu'à chaque aéroport servant l'aviation civile internationale une autorité soit chargée de coordonner la mise en oeuvre des contrôles de sûreté conformément au programme de sûreté aéroportuaire approuvé par l'Autorité nationale de l'aviation civile qui est l'Autorité Compétente en matière de sûreté aéroportuaire conformément aux dispositions de l'Annexe 17 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (Chapitre 3).

Article 345

Chaque exploitant d'une compagnie aérienne doit désigner un chef de sûreté responsable de l'établissement et de l'exécution de son programme de sûreté.

Article 346

- 1- L'efficacité et l'adéquation des mesures et procédures de sûreté des programmes de sûreté doivent être évaluées systématiquement et en permanence par les responsables.
- 2- L'Autorité nationale de l'aviation civile doit assurer le maintien de l'efficacité du programme de sûreté aéroportuaire par des missions de contrôle, d'enquête et d'évaluation.

TITRE II

FINANCEMENT DE LA SECURITE ET DE LA SURETE

Article 347

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

Toutefois, 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.

Article 348

Il est institué, par le présent code, une redevance de sûreté pour le financement du programme de sûreté de l'aviation civile.

La redevance est perçue sur les usagers, les compagnies aériennes, les concessionnaires d'aéroports, les prestataires des services d'assistance en escale et tous les exploitants d'activités industrielles, commerciales ou agricoles autorisées à exercer par agrément, sur le domaine aéroportuaire.

Le taux, les modalités de perception de cette redevance pour chaque catégorie de redevable et la répartition entre les différentes entités de l'aviation civile bénéficiaires sont fixés par décret.

TITRE III
FACILITATION

Article 349

Il est créé par voie réglementaire un comité national de facilitation chargé de l'application des normes OACI sur :

- la simplification des formalités d'entrée, de sortie et de transit du territoire ivoirien,
- les aménagements et services intéressant le trafic,
- les atterrissages effectués hors des aéroports internationaux,
- toutes les questions relatives aux aéronefs, aux personnes et leurs bagages, aux marchandises.

Le comité national de facilitation coordonne en relation avec les gestionnaires des aéroports, les exploitants d'aéronefs et les services de sûreté les actions y afférentes.

Un comité de facilitation relevant du comité national de facilitation est créé dans chaque aéroport international.

LIVRE VIII
AUTORITÉ NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

TITRE I
CREATION, ATTRIBUTIONS ET ORGANISATION

Chapitre I : Création et attributions

Article 350

Il est créé une Administration autonome de l'aviation civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC).

L'ANAC est une autorité administrative indépendante dotée de la personnalité morale, de l'autonomie financière et de gestion dans les conditions fixées par le présent code.

Elle est placée sous la tutelle hiérarchique du ministre chargé de l'Aviation civile.

Article 351

L'Autorité nationale de l'aviation civile a pour fonction d'assurer pour le compte de l'Etat les missions de réglementation, de contrôle, de surveillance, de sûreté aéroportuaire, de sécurité de l'aviation, de médecine aéronautique et de coordination en matière de transport aérien. A cette fin, elle est chargée notamment :

1. de la conception, l'élaboration, le contrôle et la mise en œuvre de la réglementation relative :
 - à la sûreté et à la sécurité de l'aviation civile, notamment le programme national de sûreté,
 - règlement national de certification des aérodromes,
 - au transport aérien,
 - à la navigation aérienne,
 - à la sûreté et à la facilitation aérienne,
 - à la médecine aéronautique et aéroportuaire.
2. de la réglementation concernant les normes techniques des équipements aéroportuaires, aéronautiques et de météorologie aéronautique ;
3. de la délivrance des certificats d'aérodrome ;
4. de la délivrance de l'agrément des transporteurs ;

5. du contrôle réglementaire des activités des organismes ci-après :
 - les compagnies aériennes nationales et étrangères exerçant en Côte d'Ivoire,
 - les organismes de l'aviation légère et sportive,
 - le suivi réglementaire des activités des concessionnaires et gestionnaires des aéroports, des concessionnaires des services d'assistance en escale, de l'ASECNA.
6. de la négociation des accords internationaux.
7. de la gestion du portefeuille des droits de trafic issus des accords aériens signés par l'Etat de Côte d'Ivoire.
8. 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 ;
9. du suivi de la gestion du patrimoine foncier de l'Etat affecté à l'aviation civile ;
10. du suivi et de la gestion des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile.
11. de la notification à l'OACI des différences existant entre les pratiques et normes aéronautiques ivoiriennes et celles recommandées par l'OACI.

L'Autorité nationale de l'aviation civile est membre de droit des commissions, comités, assemblées et conseils dont l'objet se rapporte à ses missions.

Sous l'autorité du directeur général de l'Autorité nationale de l'aviation civile, les personnes assermentées de l'ANAC accèdent en cas de besoin, sans limite et restriction, aux aéronefs, installations et documents aéronautiques en vue d'en vérifier la conformité aux lois, règlements et normes en vigueur.

Ces personnes peuvent retenir au sol tout aéronef, lorsque les conditions de navigabilité ou les documents y afférent ne sont pas conformes aux lois, règlements et normes en vigueur.

Chapitre II : Organisation

SECTION I : ADMINISTRATION ET DIRECTION

Article. 352

L'Autorité nationale de l'aviation civile est dirigée par un directeur général nommé par décret pris en Conseil des ministres.

Article 353

Le directeur général est responsable de l'exécution des missions confiées à l'Autorité nationale de l'aviation civile. Il représente l'Autorité nationale de l'aviation civile à l'égard des tiers.

Le directeur général représente l'Etat auprès des institutions régionales et internationales en matière d'aviation civile, il négocie les accords aériens.

Article 354

L'Autorité nationale de l'aviation civile est dotée d'un Conseil de Surveillance qui a pour mission de superviser la gestion du directeur général, les services ou directions et les activités de l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Le Conseil de Surveillance est composé de huit (8) membres ayant des compétences avérées en matière d'aviation civile dont :

- un membre désigné par le Président de la République,
- un membre désigné par le Président de l'Assemblée nationale,
- un membre désigné par le ministre chargé des Finances,
- cinq membres désignés par le ministre chargé de l'Aviation civile.

Les membres du Conseil de Surveillance sont nommés par décret du Président de la République pour une durée de trois (3) ans renouvelable deux fois.

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

SECTION II : PERSONNEL

Article 355

Le personnel de l'Autorité nationale de l'aviation civile est composé de fonctionnaires détachés et d'agents soumis au code du travail.

Article 356

Les conditions de rémunération du personnel sont fixées par décret. Ces conditions comprennent notamment :

- un salaire indiciaire,
- un salaire de base,
- un régime indemnitaire (indemnités, primes),
- et autres avantages.

TITRE II
RESSOURCES ET CONTROLE

Chapitre I : Ressources

Article 357

Les ressources de l'Autorité nationale de l'aviation civile sont constituées par :

1. une quote-part de la taxe de développement de l'aviation civile et des aéroports,
2. une quote-part de la redevance de sûreté,
3. une quote-part des redevances dues par les concessionnaires des aérodromes,
4. une quote-part des redevances dues par les personnes exerçant des activités commerciales, industrielles ou agricoles soumises à agrément, sur le domaine aéroportuaire,
5. une quote-part des redevances dues par les concessionnaires des services d'assistance en escale,
6. une quote-part des ressources fiscales et para-fiscales affectées au secteur public du transport aérien,
7. une quote-part des droits de délivrance, de renouvellement et de transfert des certificats d'aérodrome,
8. une quote-part des amendes prévues au présent code,
9. une quote-part du Fonds de Développement Aéronautique,
10. le produit de ses prestations,
11. les subventions d'organismes publics ou privés, nationaux ou internationaux,
12. toute dotation budgétaire que l'Etat mettrait à la disposition de l'Autorité nationale de l'aviation civile,
13. les dons et legs.

Le pourcentage des taxes, redevances, droits, ressources fiscales et parafiscales et amendes affecté à l'Autorité nationale de l'aviation civile est déterminé par décret.

Le directeur général de l'Autorité nationale de l'aviation civile est l'ordonnateur des recettes et des dépenses.

Chapitre II : Contrôle et dispositions diverses

Article 358

L'Administration autonome de l'aviation civile est soumise au contrôle de la Chambre des Comptes de la Cour Suprême.

Un ou plusieurs commissaires aux comptes désignés par le Conseil de Surveillance assurent le contrôle des comptes de l'Administration autonome de l'aviation civile.

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'Administration autonome de l'aviation civile est exonérée de tous droits, impôts et taxes en vigueur et à venir. Cependant, elle est redevable des cotisations sociales, des impôts et taxes sur les traitements et salaires.

L'Administration autonome de l'aviation civile n'est pas soumise aux voies d'exécution.

L'organisation et le fonctionnement de l'Administration autonome de l'aviation civile sont fixés par décret.

LIVRE IX
DISPOSITIONS FINALES

Article 359

Sont abrogées toutes dispositions contraires, notamment :

- la loi n° 63-528 du 26 décembre 1963 fixant les règles applicables en matière d'aviation civile et commerciale,
- les dispositions de l'ordonnance n° 2001-692 du 31 octobre 2001 portant régime de financement du Secteur public des Transports en ce qu'elles concernent l'Aviation civile et commerciale

FAIT À ABIDJAN, LE 23 JANVIER 2008

LAURENT GBAGBO

Copie certifiée conforme à l'original
Le Secrétaire Général du Gouvernement



A large, stylized handwritten signature in black ink, written over a large, faint circular watermark.

F. TYEOULOLO - DYELA