

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL

PARAISANT LE SAMEDI DE CHAQUE SEMAINE

ABONNEMENTS ET ANNONCES

Les abonnements et les annonces s'adressent au Directeur de l'Imprimerie Nationale à Dakar.

Les commandes doivent être remises à l'imprimerie au plus tard le mardi. Elles sont payées d'avance.

Les frais de changement d'adresse ainsi que les frais de réimpression doivent être remboursés de la somme de 50 francs.

TARIF DES ABONNEMENTS

Abonnement annuel

Abonnement	En francs	En francs
Abonnement annuel	12.000 f.	17.000 f.
Abonnement semestriel	6.000 f.	8.500 f.
Abonnement trimestriel	3.000 f.	4.250 f.

Abonnement mensuel

Abonnement	En francs	En francs
Abonnement mensuel	1.000 f.	1.416 f.
Abonnement hebdomadaire	300 f.	425 f.

Prix du numéro : Année courante 200 f. Année ant. 250 f.
Par la poste : majoration de 50 f. par numéro.
Journal légalisé : 500 f. Par la poste : 750 f.

ANNONCES ET AVEC RETARD

La ligne en francs

Chaque colonne répétée en francs

Il n'est jamais compté moins de 400 francs pour les annonces.

Compte postal 45-45 - DAKAR

SOMMAIRE**PARTIE OFFICIELLE****LOI**

1987
21 janvier..... Loi n° 87-02 portant Code de l'Aviation civile. 289

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET DÉCRETES**PRÉSIDENCE DE LA RÉPUBLIQUE**

1986
27 novembre... Arrêté présidentiel n° 15118 portant nomination d'un Intendant (Régularisation). 306

27 novembre... Arrêté présidentiel n° 15119 portant nomination d'un chargé de mission à la Présidence de la République. 306

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

1986
20 novembre... Décret n°86-1403 portant reconduction de la nomination du Président de la Cour de Sécurité de l'Etat et du Juge d'instruction près ladite Cour, pour l'année 1986. 306

PARTIE NON OFFICIELLE

Annexes 308

PARTIE OFFICIELLE**LOI**

**LOI n° 87-02 du 2 janvier 1987
portant Code de l'Aviation civile**

EXPOSE DES MOTIFS

La loi n° 68-19 du 5 février 1963 fixe les règles relatives à l'Aviation civile au Sénégal.

Si les dispositions de ce Code convenaient il y a plus de vingt ans, il est nécessaire de les conformer à l'évolution de l'Aviation civile marquée notamment par de fulgurants progrès technologiques, la démocratisation du transport aérien et, aussi, l'accroissement des risques liés aux actes terroristes visant les aéronefs et les installations de navigation aérienne.

Il convient d'intégrer dans la législation nationale l'incidence économique, financière et juridique de cette évolution.

Tel est l'objet du présent projet de loi de cent soixante-quinze articles qui, outre quelques modifications de pure forme, introduit des innovations dont les principales portent sur les points suivants :

1. Au niveau du premier livre

Une nouvelle définition du terme « aéronef » est donnée à l'article premier pour tenir compte de la terminologie adoptée par l'Organisation de l'Aviation civile internationale (O.A.C.I.) dont le Sénégal est membre.

Le nouvel article 3 conditionne la circulation d'un aéronef à son immatriculation. Ce qui permet d'identifier tout appareil se trouvant au Sénégal et de lui appliquer toute mesure utile.

Pour l'application de l'article 3, l'article 4 institue, en conséquence, un registre d'immatriculation tenu au niveau du Ministère chargé de l'Aviation civile.

Les articles 6 et 7 permettent notamment aux sociétés commerciales de nationalité sénégalaise définies à l'article 1165 de la quatrième partie du Code des Obligations civiles et commerciales, à certaines associations, à l'Etat et aux organismes dont le Sénégal est membre de faire immatriculer leurs aéronefs sur le registre sénégalais.

L'article 9 fixe les rapports juridiques entre les personnes se trouvant à bord d'un aéronef. De plus, il détermine les conditions d'intervention des tribunaux sénégalais lorsque sont commises les infractions définies dans les conventions internationales de droit pénal dont le Sénégal est partie, à savoir la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo, le 14 septembre 1963, la Convention pour la Répression de la Capture illicite d'Aéronefs, signée à La Haye, le 16 décembre 1970 et la Convention pour la Répression d'Actes illicites dirigés contre la Sécurité de l'Aviation civile, signée à Montréal, le 23 septembre 1971.

Les copies certifiées conformes des inscriptions au registre d'immatriculation qui étaient jusqu'ici délivrées gratuitement seront soumises à paiement grâce à l'article 10.

L'article 50 donne la possibilité aux autorités civiles et militaires de pouvoir intervenir dans les évolutions de tout aéronef qui, sans titre, survole le territoire sénégalais, ou dont il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé dans l'espace aérien séné-

galais à des fins incompatibles avec les buts de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944.

Cette disposition renforce les mesures de protection du territoire national.

Elle est tirée du protocole du 10 mai 1984 portant amendement à la Convention de Chicago, suite à la destruction d'un avion civil sud-coréen par la chasse soviétique, le premier septembre 1983.

L'article 53 permet la perception de redevances pour le survol du territoire sénégalais et pour les services rendus, à partir des installations situées au Sénégal, aux aéronefs évoluant dans certains pays et espaces aériens avoisinants.

Le principe de ces redevances est universellement reconnu et sa pratique ne souffre généralement d'aucune contestation.

Les peines d'amende et d'emprisonnement qui n'ont pas évolué depuis 1983 subissent des augmentations non seulement au niveau livre premier, mais également à travers tout le Code.

A l'article 67, il est introduit une nouvelle mesure destinée à renforcer les dispositions de sécurité relatives au transport aérien, en réprimant certains comportements du personnel chargé de la conduite des aéronefs.

En effet, il est difficile de concevoir qu'un pilote puisse se présenter en état d'ébriété aux commandes de son avion.

2. Au niveau du livre II

La nouvelle définition de l'O.A.C.I. du terme « aéroport » est introduit à l'article 86.

L'article 101 permet, par décret, non seulement de fixer les taux des redevances d'aéroport, mais aussi d'en confier la liquidation et le recouvrement à une autorité ou à un organisme.

L'article 102 établit pour chaque aéroport et installation d'aides à la navigation aérienne, de télécommunications et de météorologie aéronautiques, un plan de dégagement des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs établis dans l'intérêt de la navigation aérienne.

L'article 108 prévoit que les personnes, les bagages, le fret et la poste utilisant le transport aérien pourront être visités. Pour les vols internationaux, même les passagers s'appêtant à prendre place à bord d'un aéronef pourront être contrôlés.

Cette mesure s'explique aisément par les différentes interventions illicites dans l'aviation civile enregistrées de par le monde.

Afin d'éviter la perturbation prolongée de l'exploitation aérienne, le propriétaire ou gardien d'objets ou d'animaux devra dégager, avec diligence, tout obstacle encombrant les aires de manœuvre d'un aéroport ou supportera les frais qui seront engagés à cette fin par le commandant de l'aéroport.

3. Au niveau du livre III

Outre le transport aérien, ce livre régit le travail aérien et les vols privés.

Bien que moins vulgarisées que le transport aérien, ces deux dernières activités ont néanmoins leur importance, surtout le travail aérien si l'on sait que l'aéronef est utilisé pour le traitement agricole.

L'article 131 permet au ministre chargé de l'Aviation civile d'intervenir dans la fixation des tarifs et conditions d'affrètement et de location des aéronefs comme cela se fait dans le transport aérien commercial.

L'article 138 détermine les domaines d'intervention de l'Etat sur les entreprises de transport aérien. Ainsi, le contrôle interviendra aussi bien au niveau du personnel navigant, du matériel volant, de l'exploitation de ce matériel que de la réglementation administrative.

L'article 142 permet aux agents du Ministère chargé de l'Aviation civile de constater les infractions en matière de trafic aérien qui seront commises aussi bien par les entreprises nationales qu'étrangères.

4. Au niveau du livre IV

L'article 145 institue un carnet de vol où sont inscrites la nature et la durée des vols du personnel navigant.

Ce carnet de vol dont le principe a été fixé par l'O.A.C.I. permet de contrôler si son détenteur remplit les conditions d'expérience nécessaire au renouvellement périodique de sa licence.

L'article 146 permet la rétribution des services rendus par le Ministère chargé de l'Aviation civile au personnel navigant comme la délivrance de brevets, licences, qualifications et validations.

C'est une pratique en vigueur dans beaucoup d'Etats membres de l'O.A.C.I.

L'article 168 renvoie à un décret qui devra fixer la limitation de la durée du travail du personnel navigant professionnel.

Cela résulte du fait que ce personnel est soumis à des exigences rigoureuses non seulement en matière d'aptitude technique, mais également sur le plan physique et mental et que toute défaillance dans un de ces domaines peut être fatale pour les personnes à bord et pour les tiers à la surface.

5. Au niveau du livre V

Il s'agit d'un nouveau livre fixant certaines dispositions relatives à la formation aéronautique, notamment au fonctionnement des aéroclubs, et de l'aide aux jeunes de moins de vingt-cinq ans.

Les dispositions de ce livre sont principalement destinées à susciter des vocations au pilotage d'avion.

Telle est l'économie du présent Code.

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté, en sa séance du lundi 29 décembre 1986;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

LIVRE PREMIER DES AERONEFS

Article premier. — Au sens du présent Code, est qualifié aéronef tout appareil pouvant 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.

Art. 2. — Les aéronefs utilisés pour des services, tels que les services militaires, de douane ou de police, ne sont soumis, en ce qui concerne les dispositions du présent Code, qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

Lorsque ces aéronefs effectuent des vols autres que ceux correspondant à l'activité qui leur est propre, leurs pilotes sont soumis à l'article 55 du Code.

TITRE PREMIER DE LA PROPRIETE, DE L'HYPOTHEQUE ET DE LA SAISIE

Chapitre premier

De l'immatriculation, de la nationalité et de la propriété des aéronefs

Art. 3. — Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.

Art. 4. — Il est institué un registre d'immatriculation des aéronefs civils tenu par le Ministère chargé de l'Aviation civile.

Tout aéronef civil doit être immatriculé sur le registre.

Art. 5. — Tout aéronef immatriculé au registre sénégalais a la nationalité sénégalaise et doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation prévues par décret.

Art. 6. — Est immatriculé au registre défini à l'article 4, l'aéronef appartenant à l'Etat sénégalais ou à une des personnes physiques ou morales de nationalité sénégalaise.

Est sénégalaise, lorsqu'elle a effectivement son siège social sur le territoire sénégalais :

1° La société en nom collectif dont plus de la moitié des parts appartient à des personnes de nationalité sénégalaise;

2° La société à responsabilité limitée dont plus de la moitié des parts sociales appartient à des personnes de nationalité sénégalaise;

3° La société anonyme dont les actions sont nominatives et appartiennent pour plus de la moitié à des personnes de nationalité sénégalaise;

4° Le groupement d'intérêt économique et toute autre personne morale à objet commercial dont la majorité des parts appartient à des personnes de nationalité sénégalaise, ou, à défaut de capital social, dont plus de la moitié des membres est de nationalité sénégalaise;

5° L'association dont les dirigeants ou administrateurs et les trois quarts des membres sont de nationalité sénégalaise.

Art. 7. — Sous réserve des dispositions de l'article 8, tout aéronef appartenant à un étranger dont le domicile légal est au Sénégal, ou appartenant à une société ou à une association étrangère dont le siège social est au Sénégal ou appartenant à un organisme dont le Sénégal est membre, peut être immatriculé au Sénégal.

Il est de même de l'aéronef dont le propriétaire exerce une activité utile au développement économique, social ou culturel du Sénégal.

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.

Art. 8. — Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre sénégalais qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

Dans le cas où l'une des conditions prévues aux articles 6 et 7 ne se trouve plus remplie, le propriétaire de l'aéronef doit en faire la déclaration au fonctionnaire 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 décision du Ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 9. — 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 sénégalais 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 sénégalaise;

2° des infractions ou tentatives d'infractions définies à l'article premier 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 ces infractions sont commises sur le territoire sénégalais ou à l'encontre d'un aéronef sénégalais;

3° des infractions ou tentatives d'infractions 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 premier 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'infractions sont commises atterrit au Sénégal avec l'auteur présumé, ou

— si ces infractions ou tentatives d'infractions 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 au Sénégal;

4° des infractions ou tentatives d'infractions 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 aux alinéas a, b et c du paragraphe premier de l'article premier, ainsi qu'au paragraphe 2 du même article de la Convention pour la 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'infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'une de ces infractions ou tentatives d'infractions se trouve sur le territoire sénégalais et où le Sénégal 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 de l'atterrissage de l'aéronef ou, à défaut, celui de Dakar.

En cas d'incident à bord d'un aéronef sénégalais, le commandant d'aéronef peut prendre toutes les mesures qu'il juge nécessaires 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 ces portes extérieures ont été fermées, jusqu'au moment où l'une de ses portes est ouverte en vue du débarquement.

Art. 10. — 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 interministériel du Ministre chargé de l'Aviation civile et du Ministre des Finances.

Art. 11. — Les aéronefs constituent des biens meubles pour l'application des règles définies par le Code civil et les textes sénégalais qui les abrogent et les remplacent, notamment le Code des Obligations civiles et commerciales. 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 2

De l'hypothèque et de la saisie des aéronefs

Art. 12. — Les aéronefs, tels qu'ils sont définis à l'article premier du présent Code, peuvent être hypothéqués par la convention des parties.

L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, 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.

Art. 13. L'hypothèque peut grever par un seul acte tout ou partie de la flotte aérienne appartenant à un même propriétaire à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte.

Art. 14. — 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 15. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

Art. 15. — Les pièces de rechange visées à l'article précédent comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipements, garnitures, partie de ces divers éléments et plus généralement tous objets, de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

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

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

Art. 16. — 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 requière 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 service chargé de la tenue du registre d'immatriculation. Cette déclaration indique les principales caractéristiques de l'appareil en construction; il en est délivré récépissé.

Art. 17. — En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

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

Art. 18. — 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.

Art. 19. — S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur les mêmes aéronefs, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

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

Art. 20. — L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Art. 21. — L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'année courante.

Art. 22. — Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

Art. 23. — Sauf en cas de vente forcée poursuivie conformément aux dispositions définies par décret, un aéronef ne peut être rayé du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné main-levée préalable du droit inscrit.

Art. 24. — Sont seules privilégiées sur aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

1° les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et la distribution de son prix, dans l'intérêt commun des créanciers;

2° les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef;

3° les frais indispensables engagés pour sa conservation;

4° les créances résultant du contrat d'engagement des membres de l'équipage de conduite et des autres personnes employées au service de bord mais, en ce qui concerne les gages, pour une durée de six mois au plus;

5° les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation et à l'atterrissage.

Art. 25. — Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs suivent leur gage en quelques mains qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 24 et 26 du présent Code.

Art. 26. — Les privilèges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 17. Ils suivent l'aéronef en quelques mains qu'il passe.

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

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

1° par la vente en justice de l'aéronef, faite dans les formes prévues par décret;

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 d'annonces légales du domicile du vendeur, à moins que, avant l'expiration de ce délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur, au domicile élu par lui dans les publications.

Art. 27. — Les créances visées à l'article 24 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 24, alinéas 2° et 3°, sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Art. 28. — Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 24 ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges. Toutefois, en cas de vente au Sénégal 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° de ladite convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface en vertu de l'article 7 de ladite convention.

Art. 29. — Sauf le cas de vente forcée dans les formes prévues par décret, 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 fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation doit refuser toute radiation.

Art. 30. — 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 au Sénégal, les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit saisissant l'aéronef cause du dommage ou tout autre aéronef ayant le même propriétaire.

Art. 31. — Les aéronefs sénégalais et sous réserve des accords de réciprocité les aéronefs étrangers sont exempts de saisie conservatoire dans les conditions fixées par la Convention pour l'Unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs, signée à Rome, le 29 mai 1933, ou de toute convention la modifiant et applicable au Sénégal.

Art. 32. — En cas de saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, le propriétaire de l'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 président du tribunal régional du lieu de la saisie.

Sont exempts de saisie, les aéronefs en service sur les lignes de transport public et les pièces de rechange et accessoires indispensables à leur utilisation, à condition, s'il s'agit d'aéronefs étrangers, qu'ils soient entrés régulièrement sur le territoire sénégalais et que la réciprocité soit prévue.

Art. 33. — Lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié au Sénégal, ou que l'aéronef est de nationalité étrangère, tout créancier a le droit de pratiquer une saisie conservatoire avec l'autorisation du président du tribunal régional 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 en cas de contestation sur l'étendue de la créance.

Art. 34. — 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 au présent Code par un étranger, tous les agents chargés par l'article 82 de l'application des articles 1° à 78 et 119 à 131, et spécialement l'autorité administrative territorialement compétente 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, mais aussi, en cas d'infraction, des amendes et frais encourus.

Art. 35. — Les personnes visées aux articles 82 et 83 ont le droit de saisir à titre conservatoire tout aéronef sénégalais ou étranger qui ne remplit pas les conditions prévues par le présent livre pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction.

TITRE III

DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

Chapitre premier

Du droit de circulation

Art. 36. — Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire sénégalais sous réserve d'observer la réglementation relative à la navigation et à la circulation aériennes. Toutefois, les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire sénégalais 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 mois,

Art. 37. — 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 du Sénégal.

En dehors de l'espace aérien ci-dessus, elle s'impose aux aéronefs portant les marques de nationalité sénégalaise 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.

Art. 38. — Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire.

Art. 39. — Le survol de certaines zones ou, dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble du territoire sénégalais, 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.

Art. 40. — 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.

Le vol 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.

Art. 41. — Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec autorisation donnée par le gouverneur de la région après avis de l'autorité aéronautique 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 2

De l'atterrissage

Art. 42. — 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 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 du 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.

Art. 43. — Au 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, sauf le cas prévu à l'article 34.

Art. 44. — 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 3

De la police de la circulation des aéronefs

Art. 45. — 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.

Art. 46. — Un aéronef ne peut effectuer de vols que s'il est muni d'un certificat de navigabilité délivré après visite de l'appareil 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 contrôle exigé 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 des Finances.

Ce décret fixe, notamment, les tarifs des frais à rembourser au Trésor, lorsque le contrôle est effectué par des agents de l'Etat.

Art. 47. — 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 chargé de l'Aviation civile après avis favorable du Ministre de l'Intérieur, du Ministre des Forces armées et du Ministre de la Communication.

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

Art. 48. — Aucun appareil de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destiné à assurer les communications du service mobile aéronautique ne peut être installé et utilisé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale; il en est de même pour les équipements de radionavigation ou de détection électromagnétique.

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

Art. 49. — Tout aéronef atterrissant sur un aéroport ou sur une propriété privée est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives.

Art. 50. — Tout aéronef civil étranger qui, sans titre, survole le territoire sénégalais ou dont il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé dans l'espace aérien sénégalais 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 au Sénégal ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente au Sénégal est tenu :

1° d'être employé à des fins comptables avec les buts de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944;

2° en toute circonstance, notamment en cas d'interception, de respecter les ordres et instructions des autorités militaires et civiles de l'Etat dans lequel il se trouve, si ceux-ci ne mettent pas en danger la vie des personnes se trouvant à bord et la sécurité dudit aéronef.

Art. 51. — Les aéronefs évoluent exclusivement sur les aéroports et dans les zones agréées par l'autorité administrative comme champs d'expérience, ne sont pas soumis aux dispositions des articles 45, 46, 48, 49 et 52, tant que les évolutions ne donnent pas lieu à un spectacle public. Ils ne peuvent, toutefois, transporter des passagers que s'ils sont munis du certificat de navigabilité.

Art. 52. — 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 sénégalais si l'équivalence a été admise par convention internationale ou par décret.

Chapitre 4

Des redevances de route

Art. 53. — L'usage des installations et services mis en œuvre au-dessus du territoire sénégalais et dans

son voisinage, pour la sécurité de la circulation aérienne en route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunications 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 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.

Art. 54. — 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 sénégalais, à requérir de l'autorité responsable de la circulation aérienne et de la brigade de gendarmerie territorialement compétente, que l'aéronef y soit retenu jusqu'à consignation du montant des sommes en litige.

TITRE III

DES DOMMAGES, DE LA RESPONSABILITE ET DE LA PERTE DES AERONEFS

Art. 55. — Les pilotes sont tenus, au cours de la circulation aérienne, de se conformer aux règlements relatifs à la police de la circulation, aux règles de l'air et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

Art. 56. — Au 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 des Obligations civiles et commerciales.

Art. 57. — 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 ou écartée que par la preuve de la faute de la victime.

Art. 58. — 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.

Art. 59. — Au cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.

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

Art. 60. — L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur.

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

Art. 61. — 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.

Art. 62. — Toute personne qui trouve une épave d'aéronef doit immédiatement en faire la déclaration à l'autorité administrative la plus proche.

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

Art. 63. — Au cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois mois après la date de l'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 dans les conditions et suivant la procédure indiquées dans l'article 25 de la loi n° 72-661 du 12 juin 1972 portant Code de la Famille.

TITRE IV

DISPOSITIONS PENALES

Art. 64. — Sans préjudice d'autres sanctions, notamment disciplinaires, sera puni des peines prévues à l'article 307 du Code pénal, tout commandant de bord qui aura contrevenu au 2° alinéa du deuxième paragraphe de l'article 50.

Art. 65. — Sans préjudice de peines plus graves s'il y a lieu, seront punis des peines prévues aux articles 406, 407, 408 ou 409 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.

Art. 66. — Sans préjudice de peines plus graves s'il y a lieu, sera puni des peines prévues à l'article 406 du Code pénal, le fait de détruire ou de détourner ou de tenter de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevées d'une hypothèque régulièrement inscrite.

Sera puni des mêmes peines prévues à l'article 64 quiconque aura usé de manœuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie.

Art. 67. — Sera puni d'une amende de 300.000 à 6.000.000 de francs et d'un emprisonnement de trois mois à six 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 5 ;

3° fait ou laissé circuler un aéronef dont le certificat de navigabilité ou le laissez-passer exceptionnel 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 laisser circuler un aéronef dans les conditions contraires aux prescriptions des articles 36 et 48 du présent Code;

6° contrevenu aux dispositions de l'article 47.

Art. 68. — Sera puni d'une amende de 300.000 à 6.000.000 de francs et d'un emprisonnement de trois mois à six mois ou de l'une de ces deux 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 inexactes ;

3° conduit un aéronef ou participé à sa conduite dans les conditions prévues à l'article 68 ;

4° contrevenu à l'article 42;

5° conduit un aéronef ou participé à sa conduite sous l'emprise de l'alcool, de narcotique ou de stupéfiants.

Art. 69. — Les peines prévues à l'article 67 seront portées au double si les infractions prévues sous les paragraphes 1°, 3°, 4° de l'article 67 et paragraphe 1° de l'article 68 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 des membres de l'équipage, par les règlements en vigueur.

Art. 70. — Sera puni d'une amende de 60.000 à 1.000.000 de francs 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.

Art. 71. — Le pilote qui ne se sera pas conformé aux prescriptions de l'article 39 sera puni d'une amende de 300.000 à 6.000.000 de francs et d'un emprisonnement de trois mois à six mois.

Art. 72. — 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 de francs et d'un emprisonnement de un an à trois ans. Seront punis des mêmes peines ceux qui auront apposé ou fait apposer sur un aéronef privé les marques distinctives réservées aux aéronefs publics ou qui auront fait usage ou fait utiliser un aéronef privé portant lesdites marques.

Art. 73. — Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents commettra une autre infraction tombant sous le coup du présent Code ou la même infraction dans un délai de cinq ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines, sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende et ces peines pourront être élevées jusqu'au double.

Art. 74. — Seront punis d'une amende de 60.000 à 300.000 francs et pourront l'être, en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de un mois à deux mois :

1° le commandant de bord qui n'aura pas tenu ou fait tenir un quelconque des documents prévus à l'article 46, 2° alinéa, 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 ans à partir de la dernière inscription;

3° ceux qui auront contrevenu à l'article 40;

4° ceux qui auront contrevenu aux règlements relatifs aux conditions techniques d'emploi des aéronefs, pris en application de l'article 46.

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

Art. 75. — Seront punis d'une amende de 150.000 à 1.000.000 de francs et pourront l'être, en outre, suivant les circonstances, ceux qui auront contrevenu à l'article 41, ainsi qu'aux décrets édictés pour son exécution.

Art. 76. — L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef pourra être prononcée par le jugement ou l'arrêt pour une durée de trois mois à trois ans, contre le membre d'équipage condamné en vertu des articles 69, 71 et 72.

Si le membre d'équipage est condamné une seconde fois pour l'un de ces mêmes délits dans le délai prévu à l'article 73, l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef sera prononcée et sa durée sera portée au maximum et pourra être élevée jusqu'au double. Les brevets, licences et certificats dont seraient porteurs les délinquants resteront déposés, pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction qui aura prononcé l'interdiction.

Les condamnés devront effectuer les dépôts de ces brevets, licences et certificats soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi ils seront punis de un mois à deux mois d'emprisonnement et d'une amende de 30.000 à 600.000 francs sans préjudice des peines portées à l'article 68 au cas où ils conduiraient ou participeraient à la conduite d'un aéronef pendant la période de l'interdiction et qui ne pourront se confondre.

Art. 77. — Conformément à l'article 58 du présent Code, tout jet non autorisé d'objets à bord d'un aéronef en évolution sera puni d'une amende de 300.000 à 1.800.000 francs et d'une peine de trois mois 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.

Art. 78. — 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.

Art. 79. — 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 de douane.

Art. 80. — 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 les lois de douane sur la 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 donnée, s'il est fourni une caution ou versé une consignation jusqu'à concurrence de ladite amende.

Art. 81. — Pour les marchandises exportées en décharge de comptes d'admission temporaire ou d'entreposage 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 paiement du quadruple de la valeur de la marchandise.

Art. 82. — 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.

Art. 83. — Le procureur de la République, le juge d'instruction, les officiers de police judiciaire auxiliaire du procureur de la République, 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 des 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 47 et 48.

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

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

Art. 84. — L'aéronef dont le certificat de navigabilité et le certificat d'immatriculation ne pourront être produits, ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation, pourra être retenu, à la charge du propriétaire ou, au cas de location de l'aéronef inscrite au registre d'immatriculation, à la charge du locataire inscrit, par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent Code, jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie.

Art. 85. — 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.

LIVRE II DES AÉRODROMES

TITRE PREMIER DU RÉGIME DES AÉRODROMES

Chapitre premier De la création

Art. 86. — Est considéré comme aéroport, toute surface sur terre ou sur l'eau, comprenant éventuellement bâtiments, installations et matériel, destinée à

être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Art. 87. — Est dit « ouvert à la circulation aérienne publique », l'aéroport dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à faire usage, sous réserve des dispositions de l'article 90.

Art. 88. — Un décret fixe les conditions de création, d'établissement et d'utilisation des aéroports ouverts ou non à la circulation aérienne publique.

Art. 89. — L'ouverture et la fermeture d'un aéroport à la circulation aérienne publique sont prononcées après enquête technique, par décret sur le rapport du Ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 90. — L'utilisation d'un aéroport 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'aéroport 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 aéroports 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.

Art. 91. — Tous les aéroports peuvent être soumis au contrôle technique et administratif de l'Etat.

Art. 92. — Les aéroports destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par certaines personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions fixées par décret.

Art. 93. — Pour des raisons de défense nationale, un décret peut prescrire que l'Etat est substitué temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aéroport.

Chapitre 2.

De la classification

Art. 94. — Les aéroports destinés à la circulation aérienne publique font l'objet d'une classification établie en tenant compte des caractères et de l'importance du trafic qu'ils doivent assurer.

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

Art. 95. — Les conditions techniques et administratives de la classification prévues à l'article 94 du présent Code, les catégories dans lesquelles sont classés les aéroports, la procédure précédant le classement et les effets du classement sont déterminés par décret pris sur le rapport du Ministre chargé de l'Aviation civile, après avis du Ministre de la Justice, du Ministre des Finances, du Ministre de l'Intérieur et du Ministre des Forces armées.

Art. 96. — Le classement des aérodromes est effectué par décret pris sur le rapport du Ministre chargé de l'Aviation civile après avis du Ministre des Finances, du Ministre de l'Intérieur et éventuellement des ministres intéressés.

Chapitre 3.

Des redevances

Art. 97. — Sur tout aérodrome 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'aérodrome.

Art. 98. — Des décrets pris sur le rapport conjoint du Ministre chargé de l'Aviation civile et du Ministre des Finances fixent les taux de ces redevances, 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.

Art. 99. — Les redevances sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments et outillages qu'elles rémunèrent, et doivent être appropriées aux services rendus.

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

TITRE II

DES SERVITUDES AERONAUTIQUES

Art. 100. — 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 nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne;

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

Art. 101. — Les dispositions du présent titre sont applicables :

- a) aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat;
- b) dans les conditions qui seront fixées par décret, à certains aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par une personne physique ou morale autre que l'Etat ainsi qu'aux aérodromes situés en territoire étranger pour lesquels des zones de dégagement doivent être établies sur le territoire sénégalais;
- c) aux installations d'aides 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;
- d) à certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

Art. 102. — Les servitudes prévues à l'article 100 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 au précédent paragraphe, il est établi pour chaque aérodrome et installation visés à l'article 101 un plan de dégagement selon des modalités fixées par décret.

Art. 103. — Le Ministre chargé de l'Aviation civile ou, pour les aérodromes ou itinéraires qui le concernent, le Ministre des Forces armées, peut prescrire le balisage de jour et de nuit ou 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.

Art. 104. — Les frais résultant de la mise en œuvre des servitudes aéronautiques de dégagement, de l'installation, du fonctionnement et de l'entretien des servitudes 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 des Forces armées et du Ministre des Finances.

Art. 105. — Pour la réalisation des balisages visés à l'article 103, l'administration 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.

Art. 106. — A l'extérieur des zones grevées de 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 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 des Forces armées déterminent les installations soumises à autorisations.

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, du Ministre des Forces armées.

Art. 107. — Lorsque, pour les besoins du trafic aérien, l'autorité compétente décide l'extension ou la création d'aérodromes ou d'installations destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne, les terrains nécessaires, s'ils n'ont pas été réservés à cette destination par un projet d'aménagement pris en considération ou approuvé, peuvent être déclarés réservés par décret après enquête publique dans les formes prévues par les dispositions applicables en matière d'expropriation.

TITRE III

DE LA PROTECTION DE L'EXPLOITATION

Art. 108. — 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 agent peuvent, dans les mêmes conditions, procéder, en liaison avec les services des douanes, à la visite des bagages ainsi que des personnes s'appêtant à prendre place à bord d'un aéronef.

Art. 109. — L'enlèvement d'un aéronef qui encombre, pour quelque cause que ce soit, une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou leurs dégagements doit être effectué par le propriétaire ou par l'exploitant de l'aéronef sur l'ordre qu'il reçoit des autorités aéroportuaires.

Art. 110. — Dans les cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement, le commandant de l'aérodrome 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 commandant de l'aérodrome 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.

TITRE IV

DISPOSITIONS PENALES

Art. 111. — Quiconque séjournera ou pénétrera dans les terrains interdits par les règlements et consignes généraux des aérodromes affectés à un service public, ou y laissera des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture, sera passible des peines prévues en la matière au Code pénal et pourra être, en outre, déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

Les dispositions des articles 82 et 85 sont applicables aux infractions visées au présent article.

Art. 112. — Les infractions aux dispositions réglementaires concernant les servitudes aéronautiques de dégagement et le balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies d'une amende de 250.000 à 7.500.000 francs.

En cas de récidive, les infractions sont punies d'une amende de 500.000 à 15.000.000 de francs et d'un emprisonnement de un an à trois ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 113. — Sur réquisition du ministère public agissant à la demande du ministre intéressé, le tribunal saisi de la poursuite impartit aux personnes qui contreviennent à ces dispositions, sous peine d'une astreinte de 5.000 à 50.000 francs par jour de retard, un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage.

Dans le cas où ce 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 responsables.

Les astreintes sont recouvrées par les comptables directs du Trésor.

Art. 114. — Les infractions aux dispositions sur la protection de l'exploitation peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés par les agents habilités à cet effet et assermentés.

Art. 115. — Les procès-verbaux établis pour convention aux dispositions sur la protection de l'exploitation sont transmis sans délai à l'autorité compétente pour engager les poursuites.

LIVRE III

DU TRANSPORT AERIEN, DU TRAVAIL AERIEN ET DES VOLS PRIVES

Art. 116. — Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef, d'un point à un autre, des passagers, des marchandises et de la poste.

Les conditions d'exécution du transport aérien, commercial et non commercial, sont fixées par décret.

Art. 117. — Est considéré comme travail aérien, toute activité de l'aviation commerciale, à l'exclusion des services aériens de transport public et privé, effectuée à l'aide d'un aéronef et orientée dans les domaines comme l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie.

Tout travail aérien est soumis à autorisation préalable du Ministre chargé de l'Aviation civile dans les conditions fixées par arrêté.

Art. 118. — Sont considérés comme vols privés, les vols qui n'assurent ni des services aériens de transport, ni des travaux aériens.

Les conditions d'exécution des vols privés sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation civile.

TITRE PREMIER

DU CONTRAT DE TRANSPORT

Chapitre premier.

Des transports de marchandises

Art. 119. — Les règles du Code des Obligations civiles et commerciales relatives au transport par terre sont applicables au transport par air sous réserve des dispositions suivantes.

Art. 120. — Le contrat de transport de marchandises par air est régi par les dispositions de 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 applicables au Sénégal, même si le transport n'est pas international au sens de cette Convention.

Art. 121. — La responsabilité du transporteur de marchandises ou de bagages est régie, au cas de transport par air, par les dispositions de 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 applicables au Sénégal, même si le transport n'est pas international au sens de cette convention.

Art. 122. — La fraude prévue à l'article 26, aliéna 4 de ladite convention est celle par laquelle le transporteur a dissimulé ou tenté de dissimuler les avaries, manquants ou retards, ou a, par tout autre moyen, empêché ou tenté d'empêcher le réceptionnaire de formuler ses protestations dans les délais requis. La vic-

time est pareillement relevée de la forclusion prévue par ce texte si elle a été empêchée de formuler ses protestations par un cas de force majeure.

Art. 123. — L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans les deux ans du jour où l'aéronef est arrivée ou aurait dû arriver à destination.

Art. 124. — Le transporteur doit dresser un manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées. Toutefois, en ce qui concerne le trafic interne au Sénégal, des dérogations peuvent être accordées par le Ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 125. — 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.

Chapitre 2.

Des transports de personnes

Art. 126. — 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.

Art. 127. — La responsabilité de transport de personnes est régie par les dispositions de la Convention pour l'Unification de certaines Règles relatives au Transport aérien international, signée à Varsovie, le 12 octobre 1929, comme prévu aux articles 121, 122 et 123 ci-dessus, et de toute convention ou protocole la modifiant ou la complétant et applicables au Sénégal, même si le transport n'est pas international au sens de cette convention.

Toutefois, sauf stipulations conventionnelles contraires, la responsabilité du transporteur effectuant un transport gratuit ne sera engagée, dans la limite prévue par ladite convention, que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au transporteur ou à ses préposés.

La responsabilité du transporteur par air ne peut être recherché que dans les conditions et limites ci-dessus, quelles que soient les personnes qui la mettent en cause et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir.

Art. 128. — Pour les transports internationaux, les exploitants prendront les précautions nécessaires afin que les passagers soient en possession de tous documents exigés par les Etats aux fins de contrôle.

Chapitre 3.

Affrètement et location

Art. 129. — Au cas d'affrètement d'un aéronef pour une durée déterminée, les membres de l'équipage tel

qu'il est défini par la réglementation en vigueur restant, sauf convention contraire, les préposés du propriétaire de l'appareil.

Art. 130. — Le propriétaire de l'aéronef loué à un tiers reste tenu aux obligations légales et est solidairement responsable avec le locataire de leur violation.

Toutefois, si le contrat de location est inscrit au registre d'immatriculation et si le locataire remplit les conditions requises pour la propriété d'un aéronef sénégalais, ce locataire est seul tenu en qualité d'exploitant des obligations légales et seul responsable en cas de violation de ces obligations.

Art. 131. — Les tarifs et conditions d'affrètement et de location sont soumis à l'homologation préalable du Ministre chargé de l'Aviation civile.

TITRE II

DES TRANSPORTEURS

Chapitre premier

Des transporteurs sénégalais

Art. 132. — Nul ne peut exercer une activité de transport aérien, à titre professionnel et contre rémunération, s'il n'y a été autorisé par le Ministre chargé de l'Aviation civile dans les conditions fixées par arrêté.

Art. 133. — Les entreprises autorisées au titre de l'article 132 doivent soumettre à l'approbation préalable du Ministre chargé de l'Aviation civile et suivant les délais qui seront fixés par celui-ci par arrêté :

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.

Les tarifs sont soumis à l'homologation préalable du Ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 134. — 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.

Art. 135. — Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique que le Ministre chargé 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.

Art. 136. — 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 le Ministre chargé 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 de matières dangereuses.

Art. 137. — Les entreprises de transport aérien autorisées doivent, sur la demande des personnes chargées du contrôle, communiquer à celles-ci tous les documents nécessaires à l'exercice de leur mission.

Les personnes chargées du contrôle auront 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.

Chapitre 2

Des transporteurs étrangers

Art. 138. — La création et l'exploitation par des compagnies étrangères de lignes internationales de transport aérien en provenance ou à destination du Sénégal sont subordonnées à l'autorisation préalable du Ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 139. — Les programmes, horaires, tarifs et données techniques de l'exploitation des entreprises étrangères de transport aérien assurant des services en provenance ou à destination du Sénégal devront être soumis aux autorités aéronautiques compétentes dans les conditions fixées par ces dernières.

Art. 140. — Le transport commercial des personnes et des marchandises entre deux points situés au Sénégal est réservé aux transporteurs sénégalais sous réserve de dérogations spéciales et temporaires.

TITRE III

SANCTIONS

Art. 141. — Au cas où une entreprise de transport aérien contrevient aux dispositions des articles 128, 131, 133, 135, 139 et 140, le Ministre chargé de l'Aviation civile pourra prononcer, pour tout ou partie des activités exercées, la suspension ou le retrait des agréments ou autorisations accordées.

Art. 142. — Toute entreprise de transport aérien sénégalaise ou étrangère qui, sans autorisation ou en infraction aux conditions prescrites par les autorisations qui ont pu lui être délivrées, exerce au Sénégal 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. Elle sera payable comptant au service du trésor territorialement compétent.

Cette amende est proportionnelle au tonnage de l'appareil et établie sur la base de 125.000 francs 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 des autorités aéronautiques compétentes.

LIVRE IV. — DU PERSONNEL NAVIGANT.

TITRE PREMIER

DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre premier

Des brevets, licences et qualifications

Art. 143. — 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 de 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 sénégalais ou étrangers sanctionnant des connaissances au moins égales à celles qui seront exigées pour ces épreuves.

Les épreuves pratiques sont obligatoires.

Art. 144. — L'exercice des fonctions correspondant aux différentes licences est subordonnée 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 correspondants sont fixés par décret.

Art. 145. — 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.

Art. 146. — 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 des Finances et du Ministre chargé de l'Aviation civile.

Chapitre 2

De la discipline

Art. 147. — 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 149 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.

Art. 148. — Le conseil de discipline de l'aéronautique civile est divisé en deux sections :

— Personnel navigant professionnel;

— Personnel navigant privé.

Il est présidé par un représentant du Ministre chargé de l'Aviation civile.

La composition, le fonctionnement et la compétence du conseil de discipline sont fixés par décret.

Art. 149. — 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 159.

Art. 150. — 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'excèdera deux mois.

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

Art. 151. — L'intéressé peut récuser les membres du conseil dans les conditions prévues pour les juges par le Code de Procédure civile.

Art. 152. — Le commandant de bord est tenu d'établir un rapport circonstancié dans les quarante-huit 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.

Art. 153. — Le Ministre chargé de l'Aviation civile fait procéder à toutes investigations et enquêtes en vue de rechercher et de constater les causes des accidents ou incidents.

Art. 154. — 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.

Art. 155. — Quand la commission d'enquête prévue à l'article 154 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

DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

Chapitre premier

Des catégories

Art. 156. — 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;
- le service 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.

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

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

Art. 158. — Sont considérés au sens du présent titre :

- 1° comme 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° comme transport aérien, toute opération aérienne effectuée contre rémunération ou contre salaire, en vue ou pendant l'accomplissement du transport de passagers, de poste ou de marchandises;
- 3° comme travail aérien toute opération aérienne rémunérée qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport ou les essais et réceptions définis aux 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.

Art. 159. — 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 spécial.

Toutefois, le personnel des services complémentaires de bord recruté pour une durée inférieure à six mois n'est pas inscrit sur le registre.

Art. 160. — Pour être initialement inscrit sur un des registres, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

- 1° être de nationalité sénégalaise;
- 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 un 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.

Art. 161. — Les personnes qui n'ont pas la nationalité sénégalaise peuvent être autorisées à exercer, temporairement, les activités réservées par l'article 156 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.

A titre exceptionnel, leur inscription sur les registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile peut, dans chaque cas particulier, être autorisée par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation civile.

Chapitre 2.

Du commandant de bord et de l'équipage

Art. 162. — L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord.

Art. 163. — 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.

Art. 164. — Les fonctions de commandant de bord sont exercées par un pilote.

Le commandant de bord figure en premier sur la liste de l'équipage.

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

Art. 165. — Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission. Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef.

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

Art. 166. — Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur.

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

Art. 167. — 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 le 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 3.

Durée du travail

Art. 168. — La durée du travail du personnel navigant professionnel est fixé par décret sur le rapport conjoint du Ministre chargé de l'Aviation civile et du Ministre du Travail.

Chapitre 4.

Dispositions pénales

Art. 169. — Sera punie d'une amende de 200.000 à 1.200.000 francs et d'un emprisonnement de deux mois à quatre mois ou de l'une de ces 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.

LIVRE V. — Dispositions relatives à la formation aéronautique

Titre premier.

DES AERO-CLUBS

Art. 170. — 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.

Art. 171. — Le fonctionnement des aéro-clubs est soumis à l'approbation préalable du Ministre chargé de l'Aviation civile dans les conditions fixées par arrêté.

Art. 172. — Les aéro-clubs doivent dispenser leurs différentes formations conformément à la réglementation en vigueur.

TITRE II

DE L'AIDE AUX JEUNES

Art. 173. — Une subvention dont le montant est fixé par la loi de finances est affectée au bénéfice des jeunes gens des deux sexes de nationalité sénégalaise, âgés de moins de vingt-cinq 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.

Art. 174. — Les modalités d'application des dispositions du présent Code et les conditions de contrôle sont fixées par décret.

Art. 175. — Est abrogée la loi n° 63-19 du 5 février 1963 portant Code de l'Aviation civile.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Dakar, le 21 janvier 1987.

Abdou DIOUF.

DÉCRETS ARRÊTÉS ET DÉCISIONS**PRÉSIDENCE DE LA RÉPUBLIQUE**

Par arrêté présidentiel n° 15118 P.R.-S.G.-S.A.G.E.Pers en date du 27 novembre 1986 :

Article premier. — Le capitaine Youssoupha Ndiaye, du Bataillon Hors Rang, Mle de solde 62457-J, est nommé intendant du Palais de la République, en remplacement du capitaine Ismael Diango Diarra, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Art. 2. — Le présent arrêté prend effet à compter du 13 mars 1986.

Par arrêté présidentiel n° 15119 P.R.-S.G. en date du 27 novembre 1986 :

Article premier. — Le capitaine Youssoupha Ndiaye, du Bataillon Hors Rang, Mle de solde 62457-J, est nommé chargé de mission à la Présidence de la République, en remplacement du capitaine Ismael Diango Diarra.

Art. 2. — Le présent arrêté prend effet à compter du 13 mars 1986.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

DECRET n° 86 1403 en date du 20 novembre 1986 portant reconduction de la nomination du Président de la Cour de Sécurité de l'Etat et du Juge d'instruction près ladite Cour, pour l'année 1986.

Article premier. — Sont reconduits à la Cour de Sécurité de l'Etat pour l'année 1986 :

Président : M. Aly Ciré Bâ, Président de Chambre à la Cour d'Appel ;

Juge d'instruction : M. Amadou Abdoulaye Bâ, juge au Tribunal départemental de Dakar.

Art. 2. — Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice et le Ministre de l'Economie et des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

ANNONCES

L'Administration n'entend nullement être responsable de la teneur des annonces ou avis publiés sous cette rubrique par les particuliers

Etude de M^e Papa Ismaël Kâ, notaire
24, rue Amadou Assane Ndiaye, Dakar

**INTERNATIONALE DE PROMOTION
COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE
« INTERPROMCI » S.A.R.L**

Capital social : 500.000 F. CFA
Siège social : Sicap Dieuppeul 4, n° 2861/B
R.C. n° 85 B. 166

CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ

Aux termes d'un acte reçu par M^e Papa Ismaël Kâ, notaire à Dakar, le 29 mai 1985, enregistré à Dakar II, bordereau n° 1412/5, le 31 mai 1985, volume 15, folio 51, case 1198, aux droits de 10.000 francs CFA, il a été établi le statut d'une société à responsabilité limitée ayant pour objet social :

- l'importation, l'exportation et la vente de frappe;
- représentation générale, pêche, construction, nettoyage, désinfection, dératisation, transport, agriculture, élevage, courtage, transit, tourisme et show-business;
- vente de matériaux de constructions, bijouterie et produits cosmétiques;
- et, généralement et comme conséquence de cet objet social, toutes opérations commerciales, industrielles, mobilières, immobilières, financières et autres se rattachant directement ou indirectement à cet objet social.

La société a pour dénomination sociale « INTERNATIONALE DE PROMOTION COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE » en abrégé, « INTERPROMCI ».

Son siège social est fixé à Dakar, Sicap Dieuppeul 4, villa n° 2861/B.

La durée de la société est fixée à 99 ans à compter du jour de sa constitution définitive, sauf cas de dissolution anticipée ou prorogation prévue par la loi et les statuts.

Le capital social est fixé à la somme de 500.000 francs CFA. Il est divisé en 100 parts de 5.000 francs CFA chacune numérotées de 1 à 500, attribuées aux associés en proportion de leur apport.

L'année sociale commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre de chaque année. Par exception, le premier exercice social comprendra le temps écoulé depuis le jour de la constitution de la société jusqu'au 31 décembre 1985.

La société est gérée par MM. Mouhamadou Ndiaye et Jean Baptiste Joseph Antoine Tachenon, qui jouissent à l'égard des tiers des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la société et accomplir tous actes relatifs à ce sujet.

Sur les soldes des bénéfices, après dotation de la réserve légale, la collectivité des associés par une décision ordinaire, peut avant toute autre répartition prélever toutes sommes en vue de la constitution des fonds de réserve généraux ou spéciaux dont elle détermine l'affectation.

Deux expéditions de l'acte notarié sont déposées au Greffe du Tribunal de première instance tenant lieu de Tribunal de Commerce

Pour extrait et mention :

M^e Papa Ismaël Kâ, notaire.

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte de la copie du titre foncier n° 440 de la commune de Saint-Louis, appartenant à M. Charles Mamadou Gaye, demeurant à Saint-Louis.

2 - 2

PRÉSIDENCE DE LA RÉPUBLIQUE**SECRETARIAT DU CONSEIL DES MINISTRES****RÉCÉPISSE**

Application de la loi n° 70-14 du 6 février 1970 fixant les règles d'applicabilité des lois, des actes administratifs à caractère réglementaire et des actes administratifs à caractère individuel, modifiée par la loi n° 71-07 du 21 janvier 1971.

Le numéro spécial 5169 du *Journal officiel* en date du 16 avril 1987 a été déposé au Secrétariat du Conseil des Ministres, le 18 avril 1987.

Le Secrétaire du Conseil des Ministres
Babacar Néné MEYAYE