

République du Sénégal

.....
Un Peuple-Un But-Une Foi

Décret n° 2014-718

ordonnant la présentation à
l'Assemblée nationale du projet de loi :
suivant :

- Projet de loi portant Code de l'Aviation civile.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

Vu la Constitution,

DECRETE

Article premier : Le projet de loi dont le texte est annexé au présent décret, sera présenté à l'Assemblée nationale par le Ministre du Tourisme et des Transports aériens, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article 2 : Le Ministre du Tourisme et des Transports aériens et le Ministre de la Promotion de la Bonne Gouvernance, chargé des Relations avec les Institutions, Porte-parole du Gouvernement sont chargés de l'exécution du présent décret qui sera publié au journal officiel.

Fait à Dakar, le **04 juin 2014**

Par le Président de la République
Le Premier Ministre



Aminata TOURE



Macky SALL

République du Sénégal

Un peuple –Un but –Une foi

.....

PROJET DE LOI

portant Code de l'Aviation Civile

Exposé des motifs

L'Aviation civile du Sénégal a fait l'objet de plusieurs audits de son système de supervision de la sécurité et de la sûreté par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), l'Administration Fédérale d'Aviation des Etats Unis d'Amérique (FAA) et l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).

Ces différents audits ont relevé des écarts relatifs aux cadres législatif, réglementaire et organisationnel au regard des normes et pratiques recommandées des Annexes à la Convention de Chicago.

En effet, le décret 63-619, paru au Journal Officiel du 31 août 1963, relatif aux certificats de navigabilité des aéronefs et portant agrément d'une société de contrôle, délèguait au Bureau Veritas les fonctions de contrôle pour la délivrance et le maintien de la navigabilité des aéronefs immatriculés au Sénégal. Ces responsabilités ont été en 2005, intégralement reprises et les redevances et frais y afférents perçus par l'ex Agence Nationale de l'Aviation Civile du Sénégal sans base légale dûment établie.

En matière de sécurité de la circulation aérienne, aucune disposition de la loi n° 2002-31 du 12 décembre 2002 portant code de l'aviation civile, ne permet la supervision par l'Autorité de l'aviation civile, de l'ASECNA, fournisseur de services de navigation aérienne.

Les audits ont également démontré l'inexistence de pénalités aéronautiques contre les infractions à la réglementation aéronautique sénégalaise.

En outre, la loi n° 2002-31 du 12 décembre 2002 ci-dessus citée ne prévoit pas toutes les dispositions pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite permettant de faire face de manière efficace à la recrudescence des menaces et tentatives d'attentats terroristes utilisant des aéronefs ou visant des installations aéroportuaires.

Enfin dans la même loi n° 2002-31 du 12 décembre 2002, les dispositions relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ne sont pas conformes aux normes internationales pertinentes en la matière.

Par ailleurs, le règlement n°01/2007/CM/UEMOA portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des États membres de l'UEMOA, exige des États membres de l'Union, la mise en place d'une autorité d'aviation civile avec une autonomie financière et de gestion, dotée de la personnalité juridique.

Ainsi, le projet de nouveau code de l'aviation civile comporte deux cent quatre-vingt-neuf (289) articles répartis en sept livres. Il apporte de nombreuses innovations dans la législation aéronautique de base.

La nouvelle rédaction introduit l'exigence communautaire relative à l'autonomie et à la personnalité juridique de l'autorité d'aviation civile et corrige les écarts relevés par les audits, portant sur le renforcement des prérogatives de l'Autorité de l'aviation civile, l'exécution des tâches de supervision des exploitants et fournisseurs de services et la spécification des dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile.

Tenant toujours compte des dispositions communautaires, le nouveau code étend le droit à l'immatriculation au registre sénégalais, aux aéronefs appartenant aux ressortissants des Etats membres de l'UEMOA.

En ce qui concerne les ressources financières de l'Autorité d'aviation civile, le projet de Code introduit de nouvelles redevances afin de couvrir tous les domaines de compétence de ladite autorité.

Afin de renforcer les mesures de protection de l'exploitation et de l'environnement les sanctions pénales ont été rendues conformes au code de l'environnement et aux dispositions communautaires.

L'introduction du livre VI relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aviation permet la mise en application des obligations de l'Etat en la matière, dans le respect du principe d'indépendance de l'enquête technique vis-à-vis de l'enquête judiciaire.

Ainsi, le nouveau code de l'aviation civile abroge les lois n° 2002-31 du 12 décembre 2002 et n° 2005-27 du 26 août 2005 modifiant la loi n° 2002-31 du 12 décembre 2002 portant code de l'aviation civile. Il annule également la Loi 88-08 du 12 août 1988, relative à la police de la circulation dans l'enceinte de l'aéroport Léopold Sédar Senghor dont l'application a été étendue à tous les aérodromes du Sénégal.

Telle est l'économie du présent projet de loi.

REPUBLIQUE DU SENEGAL

—
ASSEMBLEE NATIONALE

—
XII^{ÈME} LEGISLATURE

SESSION ORDINAIRE UNIQUE 2014-2015

RAPPORT

FAIT AU NOM DE

LA COMMISSION DE L'URBANISME, DE L'HABITAT,

DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

SUR

LE PROJET LOI N° 15/2014 PORTANT CODE DE

L'AVIATION CIVILE

PAR

MME NDEYE AWA MBODJ

RAPPORTEUR

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Chers Collègues,

La Commission de l'Urbanisme, de l'Habitat, de l'Équipement et des Transports s'est réunie le vendredi 10 avril 2015 sous la présidence de Madame Ndèye Lucie CISSE, Présidente de ladite Commission, à l'effet d'examiner le projet de loi n° 15/2014 portant Code de l'Aviation civile.

Le Gouvernement était représenté par Monsieur Abdoulaye Diouf SARR, Ministre du Tourisme et des Transports aériens, entouré de ses principaux collaborateurs.

Ouvrant la séance, Madame la Présidente a salué Monsieur le Ministre et ses collaborateurs et a rappelé que celui-ci impliquait vos Commissaires dans toutes ses actions.

Prenant la parole à la demande de Madame la Présidente, Monsieur le Ministre a remercié celle-ci et a dit tout son plaisir de se retrouver devant les Honorables députés.

Il a ensuite rappelé que l'aviation civile du Sénégal a fait l'objet de plusieurs audits de son système de supervision de la sécurité et de la sûreté par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), l'Administration fédérale d'Aviation des États Unis d'Amérique (FAA) et l'Union économique et monétaire Ouest africaine (UEMOA).

Ces différents audits ont relevé des écarts relatifs aux cadres législatif, réglementaire et organisationnel au regard des normes et pratiques recommandées des Annexes à la Convention de Chicago.

En effet, le décret 63-619, paru au Journal officiel du 31 août 1963, relatif aux certificats de navigabilité des aéronefs et portant agrément

d'une société de contrôle, déléguait au Bureau Veritas les fonctions de contrôle pour la délivrance et le maintien de la navigabilité des aéronefs immatriculés au Sénégal. Ces responsabilités ont été intégralement reprises en 2005 et les redevances et frais y afférents perçus par l'ex Agence nationale de l'Aviation civile du Sénégal sans base légale dûment établie.

En matière de sécurité de la circulation aérienne, aucune disposition de la loi n° 2002-31 du 12 décembre 2002 portant Code de l'Aviation civile, ne permet la supervision par l'Autorité de l'Aviation civile, de l'ASECNA, fournisseur de services de navigation aérienne.

Selon Monsieur le Ministre, les audits ont également démontré l'inexistence de pénalités aéronautiques contre les infractions à la réglementation aéronautique sénégalaise.

En outre, la loi n° 2002-31 du 12 décembre 2002 ci-dessus citée ne prévoit pas toutes les dispositions pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, permettant de faire face de manière efficace à la recrudescence des menaces et tentatives d'attentats terroristes utilisant des aéronefs ou visant des installations aéroportuaires.

Enfin dans la même loi n° 2002-31 du 12 décembre 2002, les dispositions relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ne sont pas conformes aux normes internationales pertinentes en la matière.

Par ailleurs, le règlement n° 01/2007/CM/UEMOA portant adoption du Code communautaire de l'Aviation civile des Etats membres de l'UEMOA, exige des Etats membres de l'Union, la mise en place d'une autorité d'aviation civile avec une autonomie financière et de gestion, dotée de la personnalité juridique.

Ainsi, le nouveau Code de l'Aviation civile comporte deux cent quatre-vingt-neuf (289) articles répartis en sept (7) livres. Il apporte de nombreuses innovations dans la législation aéronautique de base.

Pour Monsieur le Ministre, la nouvelle rédaction introduit l'exigence communautaire relative à l'autonomie et à la personnalité juridique de l'autorité d'aviation civile et corrige les écarts relevés par les audits, portant sur le renforcement des prérogatives de l'Autorité de l'Aviation civile, l'exécution des tâches de supervision des exploitants et fournisseurs de services et la spécification des dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile.

Tenant toujours compte des dispositions communautaires, le nouveau Code étend le droit à l'immatriculation au registre sénégalais, aux aéronefs appartenant aux ressortissants des Etats membres de l'UEMOA.

En ce qui concerne les ressources financières de l'Autorité d'Aviation civile, le projet de Code introduit de nouvelles redevances afin de couvrir tous les domaines de compétence de ladite autorité.

Afin de renforcer les mesures de protection de l'exploitation et de l'environnement, les sanctions pénales ont été rendues conformes au Code de l'Environnement et aux dispositions communautaires.

Monsieur le Ministre a précisé que l'introduction du livre VI relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aviation permet la mise en application des obligations de l'Etat en la matière, dans le respect du principe d'indépendance de l'enquête technique vis-à-vis de l'enquête judiciaire.

Ainsi, le nouveau Code de l'Aviation civile abroge les lois n° 2002-31 du 12 décembre 2002 et n° 2005-27 du 26 août 2005 modifiant la loi n° 2002-31 du 12 décembre 2002 portant Code de l'Aviation civile. Il annule également la loi n° 88-08 du 12 août 1988 relative à la police

de la circulation dans l'enceinte de l'aéroport Léopold Sédar Senghor, dont l'application a été étendue à tous les aérodomes du Sénégal.

Après avoir écouté Monsieur le Ministre avec toute l'attention requise, vos Commissaires ont noté que le présent projet de loi comporte 289 articles répartis en 7 livres, ce qui est considérable. Ils ont proposé à Monsieur le Ministre d'organiser pour eux une journée d'imprégnation pour leur permettre de maîtriser davantage le projet en l'étudiant livre par livre et article par article.

Ce renforcement des capacités, qui devra se tenir avant la plénière prévue le 21 avril 2015, permettra aux Honorables Députés d'être outillés pour rendre compte aux populations dont ils sont les mandataires.

Vos Commissaires ont également rappelé l'importance des enjeux dans un contexte mondial marqué par la montée de l'insécurité due à la recrudescence du terrorisme. Ils ont mesuré, à leur juste valeur, les mesures pertinentes prévues dans le nouveau Code qui arrive à son heure, car l'ancien Code était resté trop longtemps sans modification.

Reprenant la parole, Monsieur le Ministre s'est dit rassuré par le sens des responsabilités dont fait preuve la Représentation nationale en proposant une journée d'imprégnation, car il s'agit assurément d'un domaine très technique où des problèmes de compréhension peuvent se poser. Il a adhéré sans réserve à la proposition de vos Commissaires et a décidé d'organiser rapidement cette journée d'imprégnation durant laquelle des amendements pourraient être proposés.

Satisfaits des réponses de Monsieur le Ministre, vos Commissaires ont adopté, à l'unanimité, le projet de loi n° 15/2014 portant Code de l'Aviation civile. Ils vous demandent d'en faire autant, s'il ne soulève, de votre part, aucune objection majeure.



REPUBLIQUE DU SENEGAL
Un Peuple – Un But – Une Foi

ASSEMBLEE NATIONALE

XII^{ÈME} LÉGISLATURE

N° 07/2015

LOI PORTANT CODE DE L'AVIATION CIVILE

=====

L'Assemblée nationale, après en avoir délibéré, a adopté, en sa séance du mardi 21 avril 2015, selon la procédure d'urgence, la loi dont la teneur suit :

LIVRE I
DE L'AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE
TITRE I
DE LA CREATION ET DU STATUT DE L'AUTORITE
DE L'AVIATION CIVILE
CHAPITRE I
DE LA CREATION DE L'AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE

Article premier.- Il est créé une Autorité de l'Aviation civile.

L'Autorité de l'Aviation civile est une personne morale de droit public, dotée d'une autonomie financière et de gestion, placée sous la tutelle du Ministre chargé de l'Aviation civile.

Article 2. L'autorité de l'aviation civile est chargée, notamment, pour le compte de l'Etat :

- 1°) de l'exécution de la politique de l'Etat en matière d'aviation civile ;
- 2°) de la promotion de l'aviation civile au Sénégal ;
- 3°) de la négociation des conventions et accords bilatéraux et multilatéraux relatifs à l'aviation civile, dans le cadre des habilitations et mandats conférés par l'Etat ;
- 4°) de l'élaboration, de la diffusion et de l'harmonisation de la réglementation technique de l'aviation civile conformément aux normes de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) ;
- 5°) de l'élaboration et de la mise en œuvre de la stratégie en matière d'aviation civile et de transport aérien, en application des orientations prioritaires nationales ;
- 6°) du contrôle de l'application de la réglementation nationale en vigueur et des conventions internationales signées et ratifiées par le Sénégal ;
- 7°) de la gestion du portefeuille des droits de trafic issus des accords aériens signés par l'Etat du Sénégal ;
- 8°) du contrôle de la sûreté et de la supervision de la sécurité de l'aviation civile ;

9°) de la coordination, de la supervision et du contrôle de l'ensemble des activités aéronautiques et aéroportuaires au Sénégal ainsi que du suivi de l'activité des organisations internationales et régionales intervenant dans les domaines de l'aviation civile ;

10°) du suivi de la gestion du patrimoine foncier de l'Etat affecté à l'aviation civile ;

11°) du suivi et de la gestion des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile.

En outre, l'Autorité de l'Aviation civile est chargée de toutes autres missions que les pouvoirs publics lui confient conformément aux textes législatifs et réglementaires en vigueur.

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

CHAPITRE 2

DE L'ORGANISATION, DU FONCTIONNEMENT ET DES RESSOURCES DE L'AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE

Article 3. - Les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Autorité de l'Aviation civile sont fixées par décret.

Article 4. - Les ressources de l'Autorité de l'Aviation civile comprennent notamment :

1°) les redevances pour services rendus dont l'assiette, les taux et les modalités de recouvrement sont fixés par décret ;

2°) les produits des redevances aéronautiques et extra-aéronautiques ;

3°) les produits provenant de la certification et de la surveillance continue des exploitants ;

4°) les produits de concession ;

5°) les produits provenant de la réalisation d'études pour le compte des usagers ;

6°) les produits provenant de la production de documents et/ou de données ;

7°) les produits des amendes et pénalités aéronautiques infligées à titre de sanction administrative telle que prévue par décret ;

8°) toutes dotations budgétaires de l'État ;

9°) les prêts, les crédits et subventions accordés par des partenaires au développement, les dons et legs, toutes autres recettes prévues par les lois et règlements en vigueur.

Les équipements liés à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile acquis par l'Autorité de l'Aviation civile peuvent être exonérés de taxes.

TITRE II

DES ATTRIBUTIONS DE L'AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE

CHAPITRE I

DES ATTRIBUTIONS D'ORDRE GENERAL

Article 5. - L'Autorité de l'Aviation civile a le pouvoir de prendre dans l'exercice de ses missions les actes pour mener les enquêtes.

Elle prend les dispositions nécessaires pour la publication de tous les rapports, ordres, décisions et tous textes adoptés dans les formes et suivant les modalités les mieux adaptées pour l'information et l'usage du public.

Article 6. - L'Autorité de l'Aviation civile peut rejeter, annuler, modifier, suspendre, retirer tous les rapports, ordres, décisions et tous textes prévus à l'article 5 ci-dessus.

Article 7. - L'Autorité de l'Aviation civile peut :

1°) acquérir par achat, bail ou autrement, des biens mobiliers ou immobiliers y compris lorsqu'il s'agit d'installations de navigation aérienne ou de météorologie aéronautique appartenant au Sénégal et exploitées par l'Etat ;

2°) percevoir des droits inhérents aux servitudes ou autres droits sur l'espace aérien situé dans le voisinage immédiat desdites installations et nécessaires à leur bon fonctionnement.

CHAPITRE 2

DES ATTRIBUTIONS D'ORDRE TECHNIQUE

Article 8. - L'Autorité de l'Aviation civile participe à la préparation de la politique définie par l'Etat dans le domaine de l'utilisation de l'espace aérien du Sénégal et veille à son application.

En accord avec les autorités militaires, elle assure la bonne coordination entre la circulation aérienne générale et la circulation opérationnelle militaire dans les conditions fixées par décret.

Article 9. - L'Autorité de l'Aviation civile est chargée du contrôle de l'application de la réglementation de la circulation aérienne.

L'Autorité de l'Aviation civile peut, dans des conditions définies par décret et afin d'assurer la continuité de l'exploitation des aéronefs et/ou des installations aéronautiques, accorder une exemption ou une dérogation temporaire conformément à la réglementation en vigueur.

Article 10. - L'Autorité de l'Aviation civile certifie et inspecte d'une manière permanente les aéronefs évoluant à l'intérieur du territoire national, les équipages et compagnies aériennes.

Dans l'exercice de ses missions de certification et d'inspection, elle peut valider les certificats et licences délivrés par l'autorité de l'aviation civile d'un autre Etat contractant dans les conditions fixées par décret.

Elle est également habilitée à délivrer, suspendre, retirer ou annuler des certificats d'aérodromes et des décisions d'homologation de pistes.

Article 11. - Le Ministre chargé de l'Aviation civile octroie des agréments d'opérateurs d'assistance ou d'auto-assistance en escale dans les conditions déterminées par décret.

Article 12. - Les missions de régulation et de supervision de la sécurité et de la sûreté sont de la compétence exclusive de l'Autorité de l'Aviation civile.

Article 13. - L'Autorité de l'Aviation civile élabore et approuve notamment :

- 1°) le programme national de sécurité ;
- 2°) le plan national de la navigation basée sur les performances ;
- 3°) le programme national de sûreté de l'aviation civile ;
- 4°) le programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile ;
- 5°) le programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile ;
- 6°) le programme national de certification du personnel d'inspection filtrage et de tout autre personnel de sûreté ;
- 7°) le programme national de facilitation ;
- 8°) tout autre programme ou plan relatif à l'aviation civile prévu par les conventions auxquelles l'Etat est partie.

L'Autorité de l'Aviation civile veille à la mise en œuvre et à la mise à jour des plans visés à l'alinéa premier du présent article.

L'Autorité de l'Aviation civile peut déléguer certaines activités opérationnelles de la sûreté selon les modalités fixées par décret.

Article 14. - Dans le cadre de ses missions, l'Autorité de l'Aviation civile doit notamment :

- 1°) mener les inspections nécessaires sur les infrastructures, les aérodromes, les services de navigation aérienne, les services et installations météorologiques, les aéronefs, les exploitants de service aérien, les personnels aéronautiques, les groupes motopropulseurs et les équipements embarqués des aéronefs, les documents de bord, les centres ou organismes dont l'activité se rapporte à l'aviation civile ;
- 2°) fournir des conseils à chaque transporteur ou exploitant pour l'inspection et la maintenance de ces différentes composantes.

Article 15. - Pour assurer la mission de contrôle et de supervision prévue à l'article précédent, il est créé au sein de l'Autorité de l'Aviation civile un corps d'inspecteurs de l'aviation civile, nommés par l'Autorité de l'Aviation civile dans les conditions fixées par décret et qui prêtent serment devant le tribunal régional compétent selon la formule suivante : « je jure d'exercer mes fonctions avec probité dans le strict respect des lois et des règlements »

Dans le cadre de ses missions, l'inspecteur est habilité à :

- 1°) rechercher les infractions au Code de l'Aviation civile du Sénégal et en dresser procès-verbal ;

2°) requérir la force publique dans l'exercice de ses fonctions ;

3°) accéder à tout moment, aux aéronefs, aux installations et services aéronautiques et aux documents.

En outre, par délégation de pouvoir et, en cas de violation des dispositions du présent code, l'inspecteur de l'Aviation civile peut à titre conservatoire interdire à tout exploitant ou individu, l'exercice des privilèges que lui confèrent la licence, le certificat, l'agrément ou l'autorisation qui lui ont été délivrés.

Dans l'exercice de ses fonctions, l'inspecteur est protégé contre les menaces et outrages de quelque nature que ce soit. En outre, il ne peut être poursuivi ou jugé pour des analyses, évaluations, commentaires, appréciations, avis ou recommandations effectués dans un rapport d'inspection.

Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret.

Article 16. - L'Autorité de l'Aviation civile peut imposer, dans le respect des lois et règlements en vigueur, des procédures uniformes pour l'inspection, la détection d'objets et articles interdits, la fouille des installations terminales, des aéronefs, des personnes et des biens au niveau du transport aérien commercial et de l'aviation civile afin d'assurer leur sécurité.

Article 17. - L'Autorité de l'Aviation civile peut, pour un motif quelconque lié à ses missions de supervision de la sécurité et de la sûreté, inspecter à nouveau ou réexaminer sur le territoire national tout aéronef civil, tout moteur, propulseur, éléments d'aéronefs, documents de bord, tout groupe motopropulseur, tout transporteur aérien, tout membre d'équipage civil, tout organisme de maintenance ou de formation aéronautique.

Article 18. - L'Autorité de l'Aviation civile peut, lors des enquêtes sur les accidents ou incidents graves d'aviation, prêter son concours, en cas de demande, à l'organisme ou l'entité compétente.

Article 19. - L'Autorité de l'Aviation civile est habilitée à créer des écoles de formation en matière d'aviation civile selon des conditions définies par décret.

Article 20. - L'Autorité de l'Aviation civile interdit l'exploitation d'un aéronef et prend les mesures nécessaires pour l'empêcher de voler lorsque cet aéronef ou son exploitation peuvent ou sont susceptibles de présenter un danger pour les passagers, les marchandises ou les tiers situés à la surface. L'Autorité de l'Aviation civile prend toutes les mesures nécessaires afin de retenir au sol l'aéronef en cause. Cette prérogative est de la compétence exclusive de l'Autorité de l'Aviation civile.

LIVRE II

DES AERONEFS

Article 21. - Au sens du présent code, est qualifié aéronef, tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que celles de l'air à la surface de la terre.

Article 22. - 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.

Article 23. - Lorsque les aéronefs cités à l'article précédent effectuent des vols autres que ceux correspondant à l'activité qui leur est propre, leurs pilotes sont soumis aux dispositions du présent code relatives à la responsabilité résultant de l'exploitation des aéronefs.

TITRE PREMIER

DE L'IMMATRICULATION, DE LA NATIONALITE, DE LA PROPRIETE, DES GARANTIES ET DES SAISIES D'AERONEFS

CHAPITRE I

DE L'IMMATRICULATION, DE LA NATIONALITE ET DE LA PROPRIETE DES AERONEFS

SECTION PREMIERE

DE L'IMMATRICULATION

Article 24. - Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé. Le régime de l'immatriculation est déterminé par les règles ci-dessous sauf dispositions contraires édictées par l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine notamment celles relatives à la licence de transporteur aérien.

Paragraphe 1.- Du registre de l'immatriculation

Article 25. - Il est institué un registre d'immatriculation des aéronefs civils tenu par l'Autorité de l'Aviation civile.

Paragraphe 2.- Des conditions d'immatriculation

Article 26. - Peut être immatriculé au registre défini à l'article 25 du présent code, l'aéronef appartenant à l'Etat du Sénégal ou à une personne physique ou morale de nationalité sénégalaise ou ressortissant d'un Etat membre de l'Union économique et monétaire ouest africaine.

Article 27. - Est sénégalaise, la personne morale ci-après définie lorsqu'elle a effectivement son siège social sur le territoire sénégalais :

- 1°) la société en nom collectif dont plus de la moitié des parts sociales 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 toutes autres personnes morales 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 ;

Toutefois, l'Etat a la possibilité, à titre exceptionnel, d'accorder des dérogations aux dispositions précédentes sans préjudice des dispositions communautaires sur la concurrence de l'Union économique et monétaire ouest africaine.

Article 28. - Par dérogation aux dispositions de l'article 27 du présent code, 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.

Article 29. - Il en est de même d'un aéronef dont le propriétaire exerce une activité utile au développement économique, social ou culturel du Sénégal.

Toutefois, 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.

Article 30. - 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.

Article 31. - Un aéronef immatriculé dans un Etat tiers à l'Union économique et monétaire ouest africaine ne peut être exploité au Sénégal au-delà de six (06) mois par une personne physique ou morale de droit sénégalais sans être inscrit au registre national. Le processus de l'inscription est défini par décret.

Paragraphe 3. - Du certificat d'immatriculation

Article 32. - L'inscription au registre d'immatriculation identifie l'aéronef. Elle est attestée par la délivrance par l'Autorité de l'Aviation civile d'un certificat d'immatriculation portant le nom et l'adresse du propriétaire, le constructeur et la désignation de l'aéronef donnée par le constructeur ainsi que le numéro de série de l'aéronef.

Article 33. - Tout certificat délivré par l'Autorité de l'Aviation civile peut être suspendu, annulé ou radié pour une juste cause ou si l'Autorité de l'Aviation civile juge une telle suspension, annulation ou radiation conforme à l'intérêt général.

SECTION II

DE LA NATIONALITE DES AERONEFS

Paragraphe premier.- De l'acquisition de la nationalité

Article 34. - Tout aéronef immatriculé au registre sénégalais a la nationalité sénégalaise et doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation prévues par décret.

Paragraphe 2.- De la perte de la nationalité

Article 35. - Dans le cas où l'une des conditions prévues aux articles 26, 27 et 28 du présent code ne se trouve plus remplie, le propriétaire de l'aéronef doit en faire la déclaration à l'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation, lequel procède à la radiation de l'inscription.

A défaut de déclaration du propriétaire, la radiation du registre d'immatriculation est prononcée par décision du Directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile.

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

Article 36. - Sauf cas de vente forcée effectuée conformément aux règles définies par décret, un aéronef ne peut être radié du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné main levée préalable du droit inscrit.

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, l'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation doit refuser toute radiation.

SECTION III

DE LA PROPRIETE DES AERONEFS

Paragraphe premier.- De l'acquisition, de la cession et du transfert de propriété

Article 37. - L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre. Le registre d'immatriculation 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.

Article 38. - L'aéronef constitue un bien meuble. Toutefois, la cession de propriété doit être constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation.

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

Paragraphe 2.- De l'enregistrement des droits sur un aéronef

Article 39. - L'Autorité de l'Aviation civile peut créer un système d'enregistrement des documents affectant le titre de propriété ou le droit de propriété sur tout aéronef civil immatriculé au Sénégal et sur toute cellule, moteur, propulseur, appareils ou pièces détachées d'aéronef destinés à être utilisés sur un aéronef.

Dès la création par l'Autorité de l'Aviation civile d'un tel système d'enregistrement, aucun accord ou convention affectant le titre de propriété ou les droits de propriété sur un aéronef, une cellule, des moteurs, propulseurs, appareils ou pièces détachées d'aéronef ainsi immatriculé, n'est valable s'il n'a pas été enregistré dans le système.

Toutefois, cet accord ou cette convention restera valable entre les parties qui l'ont conclu.

Article 40. - La validité de tout document ainsi enregistré, sauf indication contraire des parties intéressées, est déterminée conformément aux lois sénégalaises.

Les obligations relatives à l'enregistrement des documents sont déterminées par décret.

Paragraphe 3.- De la perte d'aéronefs

Article 41. - 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 trouvées en mer ou sur le littoral maritime.

En cas de disparition 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 les dispositions du Code de la Famille.

CHAPITRE 2

DES GARANTIES ET DES SAISIES D'AERONEFS

SECTION I

DES GARANTIES PORTANT SUR LES AERONEFS

Paragraphe 1.- De l'hypothèque

Article 42. - Les aéronefs peuvent faire l'objet d'hypothèque conventionnelle ou forcée. L'inscription de l'hypothèque se fait suivant une procédure déterminée par décret.

Article 43. - L'assiette de l'hypothèque porte, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, sur la cellule, les moteurs, hélices, appareils de bord et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Article 44. - L'hypothèque peut grever par un seul acte tout ou partie de la flotte aérienne appartenant à un même propriétaire à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte.

Article 45. - L'hypothèque peut être étendue à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués, à condition que lesdites pièces soient individualisées.

Les pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de la publicité prévue à l'article 47 du présent code.

Lorsque les pièces de rechange sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier doit être informé de cette utilisation.

Article 46. - Les pièces de rechange visées à l'article précédent comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipements, garnitures, les parties de ces divers éléments et plus généralement tous objets, de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

Article 47. - Une publicité appropriée, effectuée notamment par voie d'affiche, doit informer 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 doit être annexé au document.

Article 48. - L'hypothèque est, sous peine de nullité, constatée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous-seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque.

L'acte constitutif 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, sauf stipulation contraire des parties, entraîne hypothèque au profit du vendeur en garantie de la somme restant due à condition que le vendeur requiert l'inscription de cette hypothèque dans la forme prévue par décret.

Article 49. - 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.

La déclaration doit indiquer les principales caractéristiques de l'appareil en construction. Il en est délivré récépissé.

Article 50. - 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 a été fait au mépris des droits des créanciers figurant sur ledit état.

Article 51. - Toute hypothèque sur aéronef doit être inscrite sur le registre d'immatriculation et/ou sur le registre international tel que défini par la Convention du Cap et le protocole aéronautique portant sur la garantie des équipements mobiles aéronautiques. L'hypothèque ne produit d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

Toute radiation ainsi que toute modification d'une hypothèque par convention des parties ou par jugement doivent faire l'objet d'une mention aux mêmes registres.

Article 52. - 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 d'inscription.

Article 53. - L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix (10) ans à compter de la date de son inscription aux registres. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article 54. - L'hypothèque garantit, au même rang que le capital, trois (03) années d'intérêts en plus de l'année courante.

Article 55. - Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

Article 56. - Les créanciers ayant hypothèque sur des aéronefs exercent leur droit de suite en quelques mains qu'ils passent pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés, sans préjudice des dispositions des articles 57 et 60 du présent code.

Paragraphe 2. - Des privilèges

Article 57. - Sont seules privilégiées sur aéronef 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 dues pour utilisation des dispositifs et des aides à la navigation aérienne et à l'atterrissage.

Article 58. - Les privilèges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance prévue à l'article 51 du présent code. Les privilèges suivent l'aéronef en quelques mains qu'il passe.

Lesdits privilèges s'éteignent trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance aux registres, après avoir fait reconnaître amiablement son montant, ou à défaut avoir introduit une action en justice à son sujet.

En outre, les privilèges s'éteignent, 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°) en 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.

Article 59. - Les créances visées à l'article 57 du présent code sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article.

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

Toutefois, les créances visées à l'article 57 du présent code sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Article 60. - Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 57 précité ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance desdits 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 premier de ladite Convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sans préjudice des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface en vertu de l'article 7 de ladite Convention.

SECTION II

DES SAISIES D'AERONEFS

Article 61. - Les officiers de police judiciaire, les agents de douane, l'Autorité de l'Aviation civile ont le droit de saisir, à titre conservatoire, tout aéronef qui ne remplit pas les conditions prévues par le présent code pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction au sens dudit code.

Les procédures de saisie sont déterminées par décret.

Paragraphe 1. - De la saisie conservatoire

Article 62. - Est considéré comme saisie conservatoire, tout acte par lequel un aéronef est arrêté, dans un intérêt privé ou pour des raisons de sécurité publique ou suite à une décision de justice.

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

Est assimilé à la saisie conservatoire, le droit de l'autorité de l'Aviation civile de retenir un aéronef qui ne remplit pas les conditions pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction au sens du présent code.

Article 63. - Ne peuvent faire l'objet de saisie conservatoire :

1°) les aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat notamment les services militaires, de douane ou de police, service public de poste compris et toutes autres exemptions prévues par les lois et règlements ;

2°) les aéronefs mis effectivement en service sur une ligne régulière de transports publics et les aéronefs de réserve indispensables ;

3°) tout autre aéronef affecté à des transports de personnes ou de biens contre rémunération lorsqu'il est prêt à partir pour un tel transport, excepté dans le cas où il s'agirait d'une dette contractée pour le voyage qu'il va faire, d'une créance née au cours du voyage ou d'une créance portant sur les sommes dues par le propriétaire à raison de l'acquisition de cet aéronef ou des contrats de formation ou de maintenance liés à son exploitation, dans ces cas, le cautionnement pourrait empêcher la saisie.

Toutefois, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à la saisie par le propriétaire dépossédé de son aéronef par un acte illicite ou en cas de non-paiement de la redevance de route comme prévue à l'article 101 du présent code.

Article 64. - Les aéronefs immatriculés dans un Etat non membre de l'Union économique et monétaire ouest africaine, sous réserve des conditions de réciprocité, sont soumis au même régime d'exemption prévu à l'article précédent.

Article 65. - Dans le cas où la saisie n'est pas interdite ou lorsque, en cas de d'insaisissabilité de l'aéronef, l'exploitant ne l'invoque pas, un cautionnement suffisant empêche la saisie conservatoire et le juge saisi en procédure d'urgence doit en ordonner la mainlevée immédiate.

Le cautionnement est suffisant s'il couvre le montant de la dette et les frais et s'il est affecté exclusivement au paiement du créancier ou s'il couvre la valeur de l'aéronef si celle-ci est supérieure au montant de la dette et des frais.

Article 66. - Si la saisie conservatoire est irrégulière ou si elle est diligentée sans juste motif, le saisissant est responsable du dommage qui en résulterait pour l'exploitant ou le propriétaire.

Paragraphe 2. - De la saisie vente

Article 67. - La saisie vente est ordonnée par une décision de justice devenue exécutoire. Elle se traduit par la vente forcée de l'aéronef. Une saisie conservatoire peut être convertie en saisie vente selon les conditions fixées par les lois et règlements en vigueur au Sénégal.

Article 68. - 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.

Article 69. - Tout créancier inscrit peut requérir la mise aux enchères de l'aéronef en offrant de porter le prix à un dixième en sus et doit donner une caution pour le paiement du prix et des charges.

Article 70. - La réquisition de mise aux enchères doit être signée du créancier et signifiée à l'exploitant ou au propriétaire dans un délai de cinq (05) jour à compter de la date de saisine du juge, augmenté des délais de distance.

Elle contient assignation devant le tribunal régional compétent pour voir ordonner qu'il soit procédé aux enchères requises.

Article 71. - La vente aux enchères a lieu à la diligence du créancier qui l'a requise dans les formes prévues par décret.

Article 72. - Les deniers provenant de la réalisation de la vente de l'aéronef sont distribués dans l'ordre suivant :

- 1°) aux créanciers privilégiés prévus à l'article 57 du présent code ;
- 2°) aux créanciers hypothécaires ;
- 3°) aux créanciers privilégiés prévus par l'article 59 du présent code ;
- 4°) aux créanciers chirographaires munis d'un titre exécutoire lorsqu'ils sont intervenus par voie de saisie ou d'opposition à la procédure de distribution.

TITRE II

DE LA CIRCULATION AERIENNE

CHAPITRE 1

DU DROIT DE CIRCULATION AERIENNE

Article 73. - La circulation aérienne désigne l'ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aéroport.

Les aéronefs de nationalité étrangère en application des textes communautaires 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 ne peut excéder douze (12) mois.

Article 74. - L'utilisation des aéronefs sur les aires de manœuvre des aérodromes et en vol doit se faire 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 fixées par décret.

La réglementation de la circulation aérienne 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, les aéronefs portant les marques de nationalité sénégalaise doivent se conformer aux règles édictées par l'Etat ou l'organisme international qui a autorité sur l'espace aérien concerné.

Article 75. - Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire.

Article 76. - 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 et de sécurité publique.

L'emplacement et l'étendue des zones interdites de survol doivent être spécialement indiqués dans le décret.

Tout aéronef en infraction aux dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article doit, à la première sommation, atterrir dans les conditions fixées dans le décret.

Article 77. - Un aéronef ne doit pas être conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la sécurité des personnes ou des biens à la surface.

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

Article 78. - 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 de l'Aviation civile.

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

CHAPITRE 2

DU DROIT D'ATTERRISSAGE

Article 79. - Sauf cas de force majeure et les cas prévus à l'alinéa suivant, les aéronefs ne peuvent atterrir et prendre le départ que sur des 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 d'un certain type 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 fait recours à des aéronefs.

Article 80. - En cas d'atterrissage ou d'amerrissage sur une propriété privée, la personne physique ou morale, ayant la jouissance du terrain ou du plan d'eau ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'aéronef dont la saisie conservatoire n'est pas ordonnée à moins qu'une procédure pénale n'ait été diligentée.

Article 81. - Les aéronefs qui effectuent un parcours international ne doivent se poser que sur des aéroports douaniers.

Les aéronefs doivent suivre la route qui leur est imposée 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 dispensées, par autorisation administrative délivrée sur demande adressée au ministre chargé de l'Aviation civile après avis favorable du ministre des Finances, 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 AERIENNE ET DE LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE

SECTION I

DE LA POLICE DE LA CIRCULATION AERIENNE

Article 82. - Toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doit être titulaire d'un brevet et d'une licence d'aptitude en état de validité, délivrés dans les conditions fixées par décret.

Article 83. - Un aéronef ne peut effectuer de vol que s'il est muni d'un certificat de navigabilité en cours de validité, délivré après une visite de l'appareil dans les conditions déterminées par décret.

Le certificat de navigabilité est un document attestant que l'aéronef est apte à effectuer la navigation aérienne.

Des décrets déterminent en outre, les marques qui doivent être inscrites sur l'aéronef, les règles opérationnelles et les conditions techniques d'emploi des aéronefs, les conditions de délivrance et de maintien en état de validité des documents de navigabilité.

Article 84. - En fonction du type d'aéronef et de la nature du vol, les documents ci-après doivent obligatoirement se trouver à bord :

1. le certificat d'immatriculation ;
2. le certificat de navigabilité ;
3. le certificat de limitation de nuisances ;
4. les licences ou certificats de l'équipage ;
5. le carnet de route ;
6. le compte rendu matériel ;
7. le manuel de vol ;
8. le manuel d'exploitation ;
9. la licence de station d'aéronef ;
10. les manifestes passagers ;
11. le manifeste du fret ;
12. l'attestation d'assurance.

Article 85. - Les frais de contrôle exigés par les règlements pour la délivrance ou le maintien du certificat de navigabilité des aéronefs sont à la charge des propriétaires ou des exploitants dans les conditions fixées par décret.

Article 86. - Sauf autorisation spéciale, est interdit le transport par aéronef, des explosifs, des armes, des munitions de guerre, des pigeons voyageurs, des objets de correspondance compris dans le monopole postal et de toute autre matière dangereuse. La violation des dispositions du présent article est punie d'une peine d'emprisonnement de deux à cinq ans et d'une amende de 200 000 francs ou de l'une de ces deux peines.

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

Article 87. - L'utilisation à partir d'un aéronef d'appareils destinés à l'enregistrement d'images, est soumise à l'autorisation préalable du Ministre de l'Intérieur, du ministre chargé des Forces armées et du ministre chargé de la Communication.

Article 88. - Aucun appareil de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destiné à assurer les communications du service mobile aéronautique ne peut être installé ou utilisé à bord d'un aéronef sans autorisation. 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.

Article 89. - Tout aéronef atterrissant sur un aérodrome ou sur une propriété privée est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives du lieu où se trouve l'aérodrome ou la propriété privée.

Article 90. - Tout aéronef civil étranger au sens du droit communautaire 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 le

signée à Chicago le 07 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 compatibles avec les buts de la convention relative à l'Aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;

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

Article 91. - Les certificats de navigabilité et les licences délivrés ou validés par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité sont reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire sénégalais si les conditions de leur délivrance sont au moins équivalentes aux normes minimales établies conformément à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944.

SECTION II

DE LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE

Article 92. - La sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien sénégalais et dans l'espace aérien qui lui est confié est assurée par l'Etat.

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

Dans ce cas le concessionnaire est soumis au contrôle et à la supervision de l'Autorité de l'Aviation civile conformément aux dispositions du présent code.

Article 93. - Dans l'exercice de ses prérogatives et dans l'exécution des missions qui lui sont confiées par la présente loi, l'Autorité de l'Aviation civile est tenue d'accorder une attention particulière aux impératifs de défense nationale, de l'aviation commerciale et générale et au respect des droits du public.

Article 94. - L'Autorité de l'Aviation civile a le pouvoir et l'obligation d'œuvrer pour la sécurité en vol des aéronefs évoluant dans la circulation aérienne générale en édictant chaque fois que de besoin :

1°) des principes et règlements visant au minimum à la mise en application de toutes les normes contenues dans les annexes à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;

2°) tous autres principes, règlements et normes minimales régissant les autres pratiques, méthodes et procédures, qu'elle peut juger nécessaires notamment, ceux prévus en application des conventions et accords ratifiés par le Sénégal.

Article 95. - Dans la prescription des normes, principes et règlements et dans la délivrance des certificats découlant du présent code, l'Autorité de l'Aviation civile prend en compte l'obligation des transporteurs aériens d'exécuter leurs prestations avec les garanties de sécurité dans le respect de l'intérêt général et conformément à la réglementation en vigueur.

Article 96. - L'Etat a l'obligation d'assurer la gestion du spectre des radiofréquences aéronautiques et de mettre en place les services de communication, de navigation et de surveillance qui concourent à la sécurité de la navigation aérienne conformément au règlement des radiocommunications nationales et internationales.

La réglementation, l'exploitation, la composition, l'objet des télécommunications aéronautiques et le contrôle des stations sont déterminés par décret.

Article 97. - L'assistance météorologique à la navigation aérienne, la fourniture de l'information et de la cartographie aéronautiques au Sénégal et dans les espaces aériens qui lui sont confiés, sont assurées par l'Etat.

Toutefois, l'Etat peut concéder ces activités à des organismes spécialisés. Auquel cas les concessionnaires sont soumis au contrôle et à la supervision de l'Autorité de l'Aviation civile conformément aux dispositions du présent code.

Article 98. - Les unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol au Sénégal et dans les espaces qui lui sont confiés, sont définies par décret.

Article 99. - Les organismes chargés de l'exploitation et de la gestion des installations des services de navigation aérienne, au Sénégal sont astreints à la souscription d'une police d'assurance « navigation aérienne ».

Tout exploitant d'aéronef est tenu de souscrire une police d'assurance couvrant ses responsabilités civiles en cas d'accident ou de dommages à l'égard des passagers, du personnel navigant, des bagages, du fret, du courrier et des tiers à la surface conformément aux dispositions des conventions internationales.

Article 100. - L'Autorité de l'Aviation civile a le pouvoir d'édicter et de réviser des normes minimales de sécurité pour l'exploitation des installations de navigation aérienne et de météorologie aéronautique situées au Sénégal.

CHAPITRE 4

DES REDEVANCES DE ROUTE

Article 101. - 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 manœuvres, y compris les services de radiocommunication et de météorologie, donne lieu à une 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.

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

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

Article 102. - En cas de non-paiement de la redevance de route 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 l'exploitant ou le propriétaire défaillant 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

DE LA RESPONSABILITE RESULTANT DE L'EXPLOITATION DES AERONEFS

CHAPITRE 1

DE LA RESPONSABILITE CIVILE

Article 103. - Les pilotes sont tenus, au cours de la circulation aérienne, de se conformer aux règlements relatifs à la police de la circulation aérienne ainsi qu'aux règles de l'air et de prendre toutes précautions nécessaires pour éviter des dommages.

Article 104. - En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément au code des obligations civiles et commerciales ou aux textes internationaux ratifiés par le Sénégal.

Article 105. - 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 tombent.

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

Article 106. - Sauf autorisation spéciale, il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques à l'exception du lest réglementaire.

En cas de jet par suite de force majeure, de jet de lest réglementaire ou de jet spécialement autorisé ayant causé un dommage aux personnes et biens situés à la surface, la responsabilité est réglée conformément aux dispositions de l'article 105 du présent code.

Article 107. - En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables des dommages causés aux tiers.

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

Article 108. - L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage est 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.

Article 109. - L'Etat met en place un service de recherches et de sauvetage afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur le territoire national.

Dans les portions d'espaces aériens situées en haute mer ou dans les espaces terrestres confiés à l'Etat du Sénégal, le service de recherches et sauvetage est assuré conformément aux dispositions des accords régionaux ou en collaboration avec les Etats concernés.

L'Etat peut permettre aux propriétaires de l'aéronef ou aux autorités de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef de prendre les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances.

En outre, les dispositions prévues au Code de la Marine marchande sur l'assistance et le sauvetage maritimes sont applicables aux aéronefs en péril en mer et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.

CHAPITRE 2

DE LA RESPONSABILITE PENALE

SECTION I

DES DELITS ET DES PEINES

Paragraphe 1.- Des infractions relatives à la conduite et à la sécurité de l'aéronef

Article 110. - Sans préjudice d'autres sanctions, notamment disciplinaires, est puni des peines prévues à l'article 307 du Code pénal, tout commandant de bord qui contrevient aux prescriptions du deuxième alinéa de l'article 90 du présent code.

Article 111. - Est puni d'une peine d'emprisonnement de cinq ans et d'une amende de 2500 000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement sans préjudice, le cas échéant, de l'application des dispositions des articles 406, 407, 408 ou 409 du Code pénal, quiconque :

1°) illicitement et par violence ou menace de violence, s'est emparé d'un aéronef ou en a exercé le contrôle ou a tenté de commettre l'un de ces actes ;

2°) a 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°) a détruit ou tenté de détruire un aéronef ou a causé ou tenté de causer à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;

4°) a 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 rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre la sécurité en vol ;

5°) a détruit ou endommagé ou tenté de détruire ou d'endommager des installations ou services de navigation aérienne ou en a perturbé le fonctionnement si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ;

6°) a communiqué ou tenté de communiquer une information qu'il sait être fausse et, de ce fait, a compromis la sécurité d'un aéronef en vol.

S'il résulte de ces faits des blessures ou des maladies, la peine est celle de la réclusion à temps de dix à vingt ans.

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

Les co-auteurs et complices des faits prévus au présent article seront punis des mêmes peines que les auteurs principaux.

Article 112. - Est puni des peines prévues à l'article 406 du code pénal, celui qui a détruit ou tenté de détruire, détourné ou tenté de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevés d'une hypothèque régulièrement inscrite.

Est puni des mêmes peines prévues à l'article 110 du présent code quiconque use de manœuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie.

Article 113. - Est puni d'un emprisonnement de trois mois à six mois et d'une amende de 300.000 à 6.000.000 de francs ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque a :

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 34 du présent code ;

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 des conditions contraires aux prescriptions des articles 82 et 103 du présent code ;

6°) contrevenu aux dispositions du présent code.

Article 114. - Est puni d'un emprisonnement de trois mois à six mois et d'une amende de 300.000 à 6.000.000 de francs ou de l'une de ces peines seulement, quiconque a :

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°) contrevenu aux dispositions de l'article 78 du présent code ;

4°) conduit un aéronef ou participé à sa conduite sous l'emprise de l'alcool, de narcotique ou de stupéfiants.

Article 115. - Les peines prévues à l'article 111 du présent code sont portées au double si les infractions prévues aux paragraphes 1°, 3°, 4°, de l'article 113 ont été commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité ou du laissez-passer exceptionnel, des titres exigés de membres de l'équipage, par les règlements en vigueur.

Article 116. - Est puni d'un emprisonnement d'un mois à deux mois et d'une amende de 60.000 à 1.000.000 de francs ou de l'une de ces deux peines seulement:

- 1°) quiconque se trouve 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 conforme pas ou refuse de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celle des personnes transportées ;
- 3°) quiconque fait usage à bord d'objets ou d'appareils dont le transport est interdit ;
- 4°) quiconque, sans autorisation spéciale, fait usage d'appareils d'enregistrement d'images au-dessus des zones interdites.

Article 117. - Le pilote qui ne se conforme pas aux prescriptions de l'article 75 du présent code est puni d'un emprisonnement de trois mois à six mois et d'une amende de 300.000 à 6.000.000 de francs.

Article 118. - Quiconque appose ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui supprime ou fait supprimer, rend ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées, est puni d'un emprisonnement d'un an à trois ans et d'une amende de 600.000 à 12.000.000 de francs. Sont punis des mêmes peines ceux qui apposent ou font apposer sur un aéronef privé les marques distinctives réservées aux aéronefs publics ou qui font usage ou font utiliser un aéronef privé portant lesdites marques.

Article 119. - Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents commet 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, est condamné au maximum des peines prévues.

Article 120. - Sont punis d'un emprisonnement d'un mois à deux mois et d'une amende de 60.000 à 300.000 francs, suivant les circonstances :

- 1°) le commandant de bord qui n'a pas tenu ou fait tenir un des documents prévus à l'article 83 du présent code, ainsi que les membres de l'équipage spécialement chargés de cette tenue ;
- 2°) le propriétaire ou le locataire inscrit au registre d'immatriculation qui a omis de conserver un des documents de bord pendant trois ans à partir de la dernière inscription ;
- 3°) ceux qui ont contrevenu à l'article 76 du présent code ;
- 4°) ceux qui ont contrevenu aux règlements relatifs aux conditions techniques d'emploi des aéronefs, pris en application de l'article 82 du présent code.

En cas de récidive dans les cinq ans après la condamnation, la peine est portée au double.

Article 121. - Sont punis d'une amende de 150.000 à 1.000.000 de francs ceux qui ont contrevenu à l'article 77 du présent code.

Article 122. - L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef peut 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 114, 116 et 117 du présent code.

Si le membre d'équipage est condamné une seconde fois pour l'un de ces mêmes délits dans le délai prévu à l'article 119 du présent code, l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef est prononcée et sa durée est portée au maximum et peut être élevée jusqu'au double. Les brevets, licences et certificats dont sont porteurs les délinquants restent déposés, pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction qui a prononcé l'interdiction.

Les condamnés doivent effectuer les dépôts de ces brevets, licences et certificats soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans les cinq jours qui suivent la date à laquelle la condamnation est devenue définitive, faute de quoi ils sont punis d'une peine d'emprisonnement d'un à deux mois et d'une amende de 30.000 à 600.000 francs sans préjudice des peines portées à l'article 113 au cas où ils conduisent ou participent à la conduite d'un aéronef pendant la période de l'interdiction, et sans confusion des peines.

Article 123. - Conformément à l'article 105 du présent code, tout jet non autorisé d'objets à bord d'un aéronef en évolution est puni d'une peine de trois à six mois d'emprisonnement et d'une amende de 300.000 à 1.800.000 francs 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 peuvent être encourues en cas d'autres infractions.

Article 124. - Tout commandant de bord d'un aéronef qui, sachant que celui-ci vient de causer ou d'occasionner un accident à la surface, n'a pas averti sans délai les autorités de l'aéroport le plus proche avec lequel il peut entrer en communication et tente ainsi d'échapper à la responsabilité pénale et civile qu'il peut avoir encourue, est puni des peines applicables au délit de fuite.

Paragraphe 2.- Des infractions relatives à la législation douanière

Article 125. - Les dispositions du code pénal sur l'atténuation et l'aggravation des peines sont applicables à toutes les infractions prévues par le présent code, à l'exception des infractions prévues par les lois en matière douanière.

Article 126. - Toutes les dispositions de loi relatives à la répression des infractions à la législation 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, sont punis des peines prévues par la réglementation douanière en matière de contrebande.

En cas d'infraction, l'aéronef ne peut faire l'objet, pour sûreté du paiement de l'amende encourue, que de saisie conservatoire dont la mainlevée est ordonnée, s'il est fourni une caution ou versé une consignation, jusqu'à concurrence de ladite amende.

Article 127. - Pour les marchandises exportées en décharge de comptes d'admission temporaire ou d'entrepôt et 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.

Paragraphe 3. - Des actes d'indiscipline et d'infractions commis par des passagers

Article 128. - Est punie des peines prévues à l'article 111 du présent code toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

- 1°) voies de fait, intimidation ou menace, physique ou verbale, contre un membre d'équipage, si un tel acte l'empêche de s'acquitter de ses fonctions ou rend difficile l'exercice de ses fonctions ;
- 2°) refus d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant d'aéronef, ou par un membre d'équipage au nom du commandant d'aéronef, aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef, de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord, ou de maintenir l'ordre et la discipline à bord ;
- 3°) acte de violence physique contre une personne ou acte d'agression sexuelle ou d'agression d'enfant ;
- 4°) fumer dans les toilettes ou fumer ailleurs d'une manière qui risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ;
- 5°) détérioration d'un détecteur de fumée ou de tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;
- 6°) utilisation d'un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit.

Article 129. - Est punie conformément aux dispositions de l'article 110 du présent code toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil, si un tel acte risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ou de toute personne se trouvant à bord ou l'ordre et la discipline à bord de l'aéronef :

- 1°) voies de fait, intimidation ou menace, physique ou verbale, contre une autre personne ;
- 2°) endommagement ou destruction délibérés de biens ;
- 3°) consommation de boissons alcooliques ou de substances menant à une intoxication.

SECTION II

DE LA PROCEDURE PARTICULIERE

Article 130. – Sauf dispositions contraires de l'Union économique et monétaire ouest africaine concernant notamment les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et incidents de l'Aviation civile, les dispositions ci-dessous s'appliquent à la procédure de répression des infractions en matière d'aviation civile. Elles sont complétées par les dispositions du Code de procédure pénale.

Paragraphe 1. - De la poursuite

Article 131. - Indépendamment des officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent livre, les inspecteurs de l'Aviation civile, les militaires ou officiers de marine et les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet, les agents de police, les gendarmes et les agents de douane.

Article 132. - Le procureur de la République, le juge d'instruction, les officiers de police judiciaire, les inspecteurs de l'Aviation civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet, les agents de police, les gendarmes et les agents de douanes peuvent saisir les

explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs et les correspondances postales, ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radio téléphoniques qui se trouvent à bord sans l'autorisation spéciale prévue par les articles 87 et 88 du présent code.

Les mêmes autorités peuvent saisir les pigeons voyageurs qui se trouvent 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 volent au-dessus des zones interdites.

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

Article 133. - L'aéronef dont le certificat de navigabilité et le certificat d'immatriculation ne peuvent être produits, ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation, peut être retenu, à la charge du propriétaire ou, en cas de location de l'aéronef inscrite au registre d'immatriculation, à la charge du locataire, par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent code, jusqu'à ce que l'identité du propriétaire soit établie.

Article 134. - Les procès-verbaux constatant les infractions au présent code sont transmis sans délai au procureur de la République.

CHAPITRE 3

DU JUGEMENT

Article 135. - 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'infraction définies à l'article premier de la convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'Aviation civile internationale, signée à Beijing le 10 septembre 2010, si ces infractions sont commises sur le territoire sénégalais ou à l'encontre d'un aéronef sénégalais ;

3°) des infractions ou tentatives d'infraction définies par les dispositions de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre l'Aviation civile internationale adoptée à Beijing le 10 septembre 2010 et des infractions ou tentatives d'infraction définies par les dispositions du Protocole additionnel à ladite convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs adopté à Beijing le 10 septembre 2010 : si l'aéronef à bord duquel les infractions ou tentatives d'infraction sont commises atterrit au Sénégal avec l'auteur présumé ; si lesdites infractions ou tentatives d'infraction sont commises à l'encontre ou à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente au Sénégal.

4°) des infractions ou tentatives d'infraction définies par les dispositions de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre l'Aviation civile internationale et du Protocole additionnel de ladite convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, adoptés à Beijing le 10 septembre 2010 dans le cas où l'auteur présumé de l'une de ces infractions ou tentatives d'infraction se trouve sur le territoire sénégalais et/ou le Sénégal ne l'extrade pas

conformément aux règles internationales applicables en la matière. Les tribunaux compétents sont celui du lieu de l'infraction, celui de la résidence de l'auteur présumé de l'infraction, celui du lieu de son arrestation, celui du lieu d'atterrissage de l'aéronef ou, à défaut, celui de Dakar.

En cas d'accident 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 ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ses portes est ouverte en vue du débarquement.

Article 136. - Les tribunaux sénégalais sont compétents pour connaître de toute infraction mentionnée aux articles 128 et 129 du présent code si l'infraction a été commise :

1°) à bord de tout aéronef civil immatriculé au Sénégal,

2°) à bord de tout aéronef civil loué avec ou sans équipage à un exploitant qui a son principal établissement au Sénégal ou qui, s'il n'a pas de principal établissement, a sa résidence permanente au Sénégal,

3°) à bord de tout aéronef civil se trouvant sur le territoire sénégalais ou survolant ce territoire,

4°) à bord de tout autre aéronef civil en vol en dehors du territoire sénégalais si le prochain lieu d'atterrissage de l'aéronef est situé au Sénégal et si le commandant d'aéronef a remis l'auteur présumé de l'infraction aux autorités sénégalaises compétentes, a demandé à ces autorités d'engager des poursuites contre l'auteur présumé de l'infraction et a affirmé qu'aucune demande semblable n'a été ni ne sera présentée par lui-même ou par l'exploitant à aucun autre Etat.

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

LIVRE III

DES AÉRODROMES

TITRE I

DU REGIME DES AERODROMES

CHAPITRE I

DE LA CREATION, DE LA CERTIFICATION ET DE LA MISE EN SERVICE

Article 137. - 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.

Article 138. - Est dit «ouvert à la circulation aérienne publique», l'aéroport dont les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées, sont autorisés à en faire usage, sans préjudice des dispositions de l'article 140 du présent code.

Article 139. - Un décret fixe les conditions de création, d'établissement et d'utilisation des aéroports ouverts ou non à la circulation aérienne publique.

Article 140. - 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.

Article 141. - 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. Lesdites 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.

Article 142. - L'Autorité de l'Aviation civile certifie les aéroports du Sénégal utilisés pour les vols internationaux et homologue les pistes d'atterrissage.

Les conditions de certification des aéroports et d'homologation des pistes sont fixées par décret.

L'Autorité de l'Aviation civile a le pouvoir de suspendre, de retirer ou d'annuler le certificat d'aéroport de tout exploitant d'aéroport conformément à la réglementation.

L'Autorité de l'Aviation civile peut accorder certaines exemptions pour l'exploitation des aéroports.

L'Autorité de l'Aviation civile peut imposer des restrictions dans l'exploitation des aéroports du Sénégal.

Tous les aéroports sont soumis au contrôle technique et administratif de l'Autorité de l'Aviation civile.

Article 143. - Les aéroports destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités locales et les établissements publics, ainsi que par certaines personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions fixées par décret.

La création d'un aéroport destiné à la circulation aérienne publique par un particulier donne lieu à la signature d'une convention avec le ministre chargé de l'Aviation civile.

Article 144. - Pour des raisons de défense nationale, un décret peut prescrire que l'Etat est substitué temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aéroport.

Article 145. - Sans préjudice de règles particulières fixées par décret, les dispositions du présent chapitre sont applicables aux aéroports particuliers, aux hélicoptères et aux hydrobases.

CHAPITRE 2

DE LA CLASSIFICATION

Article 146. - Les aéroports destinés à la circulation aérienne publique font l'objet d'une classification établie en fonction de l'aéronef de référence.

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

Article 147. - Les critères de classification des aérodrômes sont déterminés par décret.

CHAPITRE 3

DES CONDITIONS D'EXPLOITATION ET DE GESTION DES AERODROMES

SECTION I

DES DISPOSITIONS GENERALES

Article 148. - L'Etat peut confier l'exploitation et la gestion des aérodrômes relevant de son portefeuille à des organismes spécialisés.

Les modalités d'exploitation et de gestion visées au paragraphe précédent sont fixées par décret.

Article 149. - Les gestionnaires des aérodrômes sont astreints à la souscription d'une police d'assurance « responsabilité civile » et assurance « tous risques ».

SECTION II

DES REDEVANCES

Article 150. - Sur tout aérodrôme 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 :

- 1°) atterrissage et décollage des aéronefs ;
- 2°) usage des dispositifs d'assistance à la navigation aérienne ;
- 3°) usage des réseaux de télécommunications aéronautiques ;
- 4°) stationnement et abri des aéronefs ;
- 5°) usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises ;
- 6°) usage d'installations et d'outillages divers ;
- 7°) occupation de terrains et d'immeubles ;
- 8°) visite de tout ou partie des zones réservées de l'aérodrôme.

Article 151. - Pour assurer le développement des infrastructures aéroportuaires, il est perçu sur toute entreprise de transport aérien public une redevance dite de développement des infrastructures aéroportuaires (RDIA).

Elle est assise sur le nombre de passagers embarqués par l'entreprise à l'aérodrôme quelles que soient les conditions tarifaires accordées par le transporteur.

Elle est incluse dans le prix du billet du passager.

Le taux, les modalités de recouvrement, de perception, d'utilisation et de gestion de la redevance de développement des infrastructures aéroportuaires sont fixés par décret sur rapport conjoint du ministre chargé des Finances et du ministre chargé de l'Aviation civile.

Article 152. - Des décrets pris sur le rapport conjoint du ministre chargé de l'Aviation civile et du ministre chargé des Finances fixent les taux des redevances prévues aux articles 150 et 151 précédents, l'autorité ou l'organisme chargé de leur liquidation et de leur recouvrement et les modalités de leur perception.

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

Article 153. - Les redevances prévues aux articles 150 et 151 précédents 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 ET DE LA PROTECTION DE L'EXPLOITATION ET DE L'ENVIRONNEMENT

CHAPITRE I

DES SERVITUDES AERONAUTIQUES

Article 154. - 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 protection contre les perturbations électromagnétiques comportant l'interdiction de produire ou de propager des perturbations se plaçant dans la gamme d'ondes radioélectriques reçues par les centres de télécommunications aéronautiques et l'interdiction de mettre en service dans lesdits centres du matériel électrique susceptible de perturber les réceptions radioélectriques;

3°) des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur

présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

Article 155. - Les dispositions du présent chapitre sont applicables :

- 1°) aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique créés par l'Etat ;
- 2°) dans les conditions fixées par décret, aux aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par des personnes physiques ou morales autres que l'Etat ainsi qu'aux aérodromes situés en territoire étranger pour lesquels des zones de dégagement doivent être établies sur le territoire sénégalais ;
- 3°) aux installations d'aide à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions radioélectriques ;
- 4°) à certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

Article 156. - Les servitudes prévues à l'article 154 du présent code doivent assurer à la navigation aérienne des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent à la réglementation technique.

Afin d'assurer les conditions de sécurité prévues à l'alinéa précédent, il est établi pour chaque aérodrome et installation visés à l'article 155 du présent code un plan de dégagement selon des modalités fixées par décret.

Article 157. - Le ministre chargé de l'Aviation civile ou, pour les aérodromes ou itinéraires qui le concernent, le ministre chargé des Forces armées, peut prescrire le balisage de jour ou de nuit de tous les obstacles qu'il juge dangereux pour la navigation aérienne.

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

Il peut également prescrire la suppression ou la modification de tout dispositif visuel, autre qu'un dispositif de balisage maritime de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

Article 158. - Les frais résultant de la mise en œuvre des servitudes aéronautiques de dégagement, de l'installation, du fonctionnement et de l'entretien des services aéronautiques de balisage sont à la charge de l'Etat, des personnes physiques ou morales, ou des organismes précisés par décret pris sur le rapport conjoint du ministre chargé de l'Aviation civile, du ministre chargé des Forces armées et du ministre chargé des Finances.

Article 159. - Pour la réalisation des balisages visés à l'article 157 du présent code, 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.

Les droits visés à l'alinéa ci-dessus peuvent être exercés par les personnes physiques ou morales, ou les organismes éventuellement chargés du balisage.

Article 160. - 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 chargé des Forces armées après avis du ministre chargé de l'Aviation civile. Des arrêtés du ministre chargé de l'Aviation civile et, suivant le cas, du ministre chargé des Forces armées déterminent les installations soumises à autorisation.

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

Article 161. - 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 fin, notamment par les plans d'urbanisme approuvés, peuvent être déclarés réservés par décret après enquête publique dans les formes prévues par les dispositions applicables en matière d'expropriation.

Article 162. - L'occupation du domaine aéroportuaire est soumise à une autorisation préalable de l'Autorité de l'Aviation civile. Sans autorisation, l'occupation et le transit sur les aires opérationnelles est passible de sanctions prévues à l'article 164 du présent code.

Article 163. - La circulation des personnes ou des véhicules dans certaines zones du domaine aéroportuaire est autorisée par décret. La violation desdites dispositions peut entraîner des sanctions prévues à l'article 164 du présent code.

Article 164. - Toute personne trouvée dans la zone réservée d'un aéroport sans autorisation valable d'accès délivrée par les autorités compétentes, est punie d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 50 000 à 500 000 francs ou de l'une des deux peines seulement.

CHAPITRE 2

DE LA PROTECTION DE L'EXPLOITATION ET DE L'ENVIRONNEMENT

SECTION I

DES DISPOSITIONS GENERALES

Article 165. - 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, les officiers de police judiciaire, assistés des agents de police judiciaire 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.

Article 166. - 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.

Article 167. - Dans les cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne fait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement, l'Autorité aéroportuaire 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 l'Autorité aéroportuaire dans le cas où le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'animaux constituant un obstacle ne fait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement ; dans ce cas, l'enlèvement a lieu aux frais et risques dudit gardien.

Article 168. - Les exploitants de l'aviation civile sont tenus de se conformer aux normes en vigueur en matière de protection de l'environnement.

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

Article 169. - La participation des collectivités locales et des populations riveraines des aérodromes à la gestion de l'environnement est organisée et encouragée, à travers notamment :

- 1°) le libre accès à l'information sur la protection de la nature, sans préjudice des impératifs de la défense nationale et de la sécurité de l'Etat ;
- 2°) les mécanismes consultatifs permettant de recueillir l'opinion et l'apport des collectivités locales et des populations ;
- 3°) la sensibilisation, la formation, la recherche et l'éducation en matière de protection de l'environnement.

SECTION II

DES DISPOSITIONS PENALES

Article 170. - Quiconque séjourne, pénètre ou porte une arme sans autorisation légale dans les terrains interdits par les règlements et consignes généraux des aérodromes affectés à un service public, ou y laisse des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture, est puni d'une peine d'emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de 20 000 à 200 000 francs et peut être, en outre, déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

Les procédures d'enquête et de constatation des infractions sont celles prévues par le présent code.

Article 171. - Les infractions aux dispositions concernant les servitudes aéronautiques de dégagement et de 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.

Article 172. - 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 la 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 a été régularisée et que le redevable établit 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 public.

Article 173. - 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.

Article 174. - Les procès-verbaux visés à l'article précédent sont transmis sans délai au procureur de la République pour engager les poursuites.

Article 175. - La violation des dispositions de l'article 170 du présent code est punie conformément aux dispositions du Code de l'Environnement.

LIVRE IV

DU PERSONNEL DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

TITRE I

DES DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE 1

DES TITRES ET DE LA MEDECINE AERONAUTIQUE

SECTION I

DES BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS

Article 176. - 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 réserves des qualifications prévues à l'article

suivant. Les licences ne sont valables que pour une période limitée ; elles sont renouvelables par 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 sont exigées pour ces épreuves.

Les épreuves pratiques seront obligatoires.

Article 177. - Toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doit être pourvue d'un brevet, licence et qualifications en cours de validité.

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

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

Article 178. - Tout titulaire d'une licence doit être détenteur d'un carnet de vol dont le modèle est fixé par décret et sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols, les étapes et les annotations ou observations éventuelles de l'Autorité de l'Aviation civile ou des instructeurs et examinateurs.

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

Article 179. - La délivrance des titres et qualifications aéronautiques ainsi que la fourniture des divers imprimés et services par l'Autorité 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 décret sur rapport conjoint du ministre chargé des Finances et du ministre chargé de l'Aviation civile.

SECTION II

DE LA MEDECINE DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

Article 180. - Le personnel professionnel ou privé de l'aéronautique civile dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence doit justifier de son aptitude par le certificat médical d'aptitude physique et mentale délivré par un médecin d'un centre médical agréé par l'Autorité de l'Aviation civile.

Article 181. - La validité d'une licence ne peut excéder celle du certificat d'aptitude physique et mentale correspondant.

Article 182. - Les conditions d'agrément des médecins examinateurs et des centres d'expertise médicale du personnel professionnel dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence sont fixées par décret.

CHAPITRE 2

DE LA DISCIPLINE DU PERSONNEL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

SECTION I

DU CONSEIL DE DISCIPLINE

Article 183. - Un conseil de discipline des personnels de l'aéronautique civile est chargé de proposer au directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile l'application des sanctions prévues à l'article 185 du présent code à l'égard des membres du personnel de l'aéronautique civile reconnus coupables d'infractions au présent code, aux textes subséquents et aux règlements d'application pris en la matière.

Article 184. - Le conseil de discipline des personnels de l'aéronautique civile est divisé en trois sections :

- 1°) la section des membres d'équipage professionnel ;
- 2°) la section des membres d'équipage non professionnel ;
- 3°) la section des autres personnels aéronautiques.

Le président du conseil de discipline est désigné par le directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile qui fixe la composition, les règles de fonctionnement et la compétence dudit conseil.

Article 185. - Les sanctions disciplinaires relevant de la compétence du conseil de discipline sont :

- 1°) l'avertissement ;
- 2°) le blâme ;
- 3°) le retrait temporaire avec ou sans sursis d'un ou de plusieurs certificats ou licences ;
- 4°) le retrait définitif d'un ou de plusieurs certificats ou licences ;
- 5°) la radiation du registre prévu à l'article 194 du présent code.

Le prononcé de l'une quelconque des sanctions ci-dessus est assorti du paiement d'une pénalité aéronautique dont le taux fixé par décision du directeur général de l'autorité de l'Aviation civile doit être proportionnel à la gravité des faits.

SECTION II

DE LA PROCEDURE DE SAISINE DU CONSEIL DE DISCIPLINE

Article 186. - 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, l'Autorité de l'Aviation civile peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui, en aucun cas, n'excédera deux mois. L'intéressé, s'il est membre du personnel navigant professionnel, bénéficie pendant la durée de la suspension, de son salaire minimum garanti.

Article 187. - L'intéressé peut récuser un ou plusieurs membres du conseil de discipline pour les mêmes causes que celles prévues pour la récusation des juges par le Code de Procédure pénale.

Article 188. - 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.

Article 189. - Quand la commission d'enquête prévue à l'article 274 du présent code conclut à une faute professionnelle, un double du dossier est adressé directement au conseil de discipline des personnels de l'aéronautique civile.

TITRE II

DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 190. - 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 :

- 1°) le commandement et la conduite des aéronefs ;
- 2°) les services à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la marche et à la navigation de l'aéronef ;
- 3°) 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 ;
- 4°) les services complémentaires de bord, notamment le personnel navigant de cabine du transport aérien.

Article 191. - Les personnes qui n'ont pas la nationalité sénégalaise et ne sont pas ressortissantes de l'un des Etats membres de l'UEMOA peuvent être autorisées à exercer, temporairement, les activités réservées par l'article précédent au personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. L'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 travail par le ministre chargé de l'aviation civile.

CHAPITRE 2

CLASSIFICATION DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

SECTION I

DES DIFFERENTES CATEGORIES DE PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

Article 192. - Le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile appartient à l'une ou plusieurs des trois catégories suivantes :

- 1°) essais et réceptions ;
- 2°) transport aérien ;

3°) travail aérien.

Article 193. - 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 en vue ou pendant l'accomplissement du transport de passagers, de poste 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.

SECTION II

DU REGISTRE D'INSCRIPTION

Article 194. - La classification du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est établie par décret.

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

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

Article 195. - Pour être initialement inscrit sur un des registres, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

1°) être de nationalité sénégalaise ou ressortissant d'un Etat membre de l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA) ;

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
- c. les conditions dans lesquelles les intéressés devront justifier de leur inscription au registre.

Article 196. - A titre exceptionnel, l'inscription sur les registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile des personnes n'ayant pas la nationalité sénégalaise peut, dans chaque cas particulier, être autorisée par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

SECTION III

DE L'EQUIPAGE

Article 197. - L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord.

SECTION IV

DU COMMANDANT DE BORD

Article 198. - 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.

Article 199. - 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.

Article 200. - 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 à condition d'en rendre compte en fournissant les motifs de sa décision.

Article 201. - Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustibles, à condition d'en rendre compte à l'exploitant. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur. Il assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission.

Article 202. - Le commandant de bord est consignataire de l'appareil et responsable du chargement. En cas de difficulté dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il 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

DES CONDITIONS DE TRAVAIL

Article 203. - En dehors des dispositions du code du travail, les dispositions suivantes s'appliquent aux membres du personnel navigant professionnel.

SECTION I

DU CONTRAT DE TRAVAIL

Article 204. - L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit.

Ce contrat précise en particulier :

1°) le salaire minimum mensuel garanti ;

2°) l'indemnité de licenciement qui sera allouée, sauf en cas de faute lourde, au personnel licencié sans droit à pension à jouissance immédiate ;

3°) les conditions dans lesquelles le contrat est résilié en cas de maladie, invalidité ou disparition ;

4°) le lieu de destination finale et le moment à partir duquel la mission est réputée accomplie si le contrat est conclu pour une mission déterminée ;

5°) le délai de préavis à observer en cas de résiliation du contrat par l'une ou l'autre des parties. Pendant le délai de préavis, le temps de vol mensuel demandé aux navigants doit rester égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux membres du personnel navigant de l'entreprise considérée.

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

Article 205. - Le contrat de travail à durée déterminée et dont le terme survient au cours d'une mission est prorogé jusqu'à l'achèvement de la mission.

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

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

Article 206. - La durée du travail du personnel navigant professionnel est fixée par décret.

Article 207. - L'interruption de la mission décidée par le commandant de bord pour un motif de sécurité ne constitue pas un cas de rupture de contrat de travail.

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

Article 208. - En cas d'internement, détention ou captivité d'un membre de l'équipage à l'occasion du service et qui ne serait pas manifestement la conséquence d'un délit de droit commun, le contrat de travail est prorogé de plein droit jusqu'à la fin de l'internement, de la détention ou de la captivité.

Sauf convention contraire, l'exploitant verse mensuellement aux ayants droit ou à la personne désignée par l'intéressé, les trois cinquièmes du salaire global mensuel moyen des douze mois précédents.

Article 209. - Aucun membre du personnel navigant de l'aéronautique civile n'est tenu de remplir des fonctions autres que celles qui ont été spécifiées dans son contrat de travail, sauf en vol, sur l'ordre du commandant de bord.

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

Article 210. - Outre les biens qui, aux termes du code de Procédure Civile ou des lois spéciales, ne peuvent faire l'objet de saisies ou de mises en gage, ne peuvent être ni saisis ni mis en gage pour quelque cause que ce soit : l'équipement, les instruments et autres objets appartenant aux membres du personnel navigant et affectés à l'exercice de leur profession.

Les sommes dues aux intéressés pour frais médicaux ou pharmaceutiques, frais de logement et de subsistance et frais de rapatriement au lieu d'engagement ne sont ni cessibles ni saisissables.

SECTION II

DES MALADIES

Article 211. - En cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies non imputables au service d'un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en cours d'exécution du contrat, l'exploitant est tenu de lui assurer jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à décision du médecin ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite :

1°) son salaire mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité, et pendant les trois mois suivants ;

2°) la moitié de ce salaire pendant les trois mois suivant cette première période.

CHAPITRE 4

DES DISPOSITIONS PENALES

Article 212. - Est punie d'un emprisonnement de deux mois à un an et d'une amende de deux à douze millions de francs C.F.A. (2.000.000 à 12.000.000 Frs) ou de l'une de ces deux peines seulement, toute

personne qui exerce un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en infraction aux dispositions du présent titre.

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

TITRE III

DU PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL ET DE LA FORMATION AERONAUTIQUE

CHAPITRE I

DU PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL

Article 213. - La qualité de navigant non professionnel de l'aéronautique est attribuée aux personnes s'adonnant à titre occasionnel aux activités liées à la navigation aérienne quelles qu'en soient les raisons.

Article 214. - Le personnel navigant non professionnel doit être muni des titres requis. Les conditions de délivrance de ces titres sont fixées par décret.

CHAPITRE 2

DE LA FORMATION AERONAUTIQUE

Article 215. - Le ministre chargé de l'Aviation civile est responsable des questions concernant :

- 1°) la propagande et l'instruction aéronautique de la jeunesse ;
- 2°) la formation, l'entraînement et le perfectionnement au pilotage du personnel navigant non professionnel ;
- 3°) l'aviation générale et le vol sans moteur.

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

Article 216. - Le fonctionnement des aéro-clubs est soumis à l'approbation préalable du ministre chargé de l'aviation civile dans les conditions fixées par arrêté.

Article 217. - Les aéro-clubs doivent dispenser leurs différentes formations conformément à la réglementation en vigueur.

LIVRE V

DES MODES D'EXPLOITATION DES AÉRONEFS

Article 218. - 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.

Article 219. - 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 orienté dans les domaines comme l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie.

Tout travail aérien est soumis à autorisation préalable de l'Autorité de l'Aviation civile dans les conditions fixées par décret.

Article 220. - 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 décret.

TITRE I

DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

CHAPITRE I

DES TRANSPORTEURS SENEGALAIS

Article 221. - Nul ne peut exercer une activité de transport aérien, à titre professionnel et contre rémunération, s'il n'y a été autorisé par l'Autorité de l'Aviation civile dans les conditions fixées par décret.

Article 222. - L'autorisation visée à l'article précédent concerne les licences d'exploitation dont les conditions de délivrance, de validité, de maintien et de retrait doivent se conformer à la réglementation prévue dans le cadre de l'Union économique et monétaire ouest africaine notamment au règlement relatif à la licence de transporteur aérien.

Article 223. - Conformément aux dispositions du règlement n° 06/2002/CM/UEMOA relatif à l'agrément de transporteur aérien au sein de l'UEMOA, les entreprises autorisées au titre de l'article 221 doivent soumettre, au préalable au ministre chargé de l'Aviation civile, une demande d'agrément de transporteur aérien.

Article 224. - Pour la détermination de ses tarifs, l'entreprise de transport aérien doit se conformer à la réglementation de l'Union économique et monétaire ouest africaine élaborée à cet effet.

Article 225. - La coordination entre les transports aériens et les transports terrestres ou maritimes est assurée par le ou les ministres intéressés, après avis des organismes consultatifs compétents.

Article 226. - Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique que l'Autorité de l'Aviation civile exerce en vue d'assurer la sécurité aérienne.

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

Article 227. - Le contrôle de l'Etat sur les entreprises de transport aérien est exercé, en ce qui concerne l'application des dispositions fixées par les conventions internationales, les lois et règlements en vigueur

relatifs au personnel navigant, au matériel volant, à l'exploitation technique et commerciale de ce matériel et à la réglementation administrative par l'Autorité de l'Aviation civile.

Le contrôle de l'exploitation technique porte notamment sur :

- 1°) l'application des règles de la circulation aérienne ;
- 2°) la conduite des vols ;
- 3°) les équipements et instruments de bord ;
- 4°) les équipements de secours et de sauvetage ;
- 5°) l'entretien des aéronefs ;
- 6°) les documents et livres de bord, en particulier les manuels d'exploitation ;
- 7°) la composition et les conditions d'emploi des équipages de conduite ;
- 8°) le transport des matières dangereuses.

Article 228. - 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 ont accès à bord des aéronefs pour l'exercice de leurs fonctions et sur présentation d'un ordre de mission ou d'une carte de service.

Article 229. - L'entreprise de transport aérien est tenue d'observer les obligations prévues par la réglementation édictée dans le cadre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine notamment les règlements relatifs à la licence de transporteur aérien et aux tarifs.

CHAPITRE 2

DES TRANSPORTEURS ETRANGERS

Article 230. - Sans préjudice des règles de droit communautaire en vigueur dans l'Union économique et monétaire ouest africaine, les entreprises étrangères de transport sont soumises aux dispositions du présent chapitre.

Article 231. - 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 de l'Autorité de l'Aviation civile.

Article 232. - Les dispositions des articles 224, 226 à 229 du présent code sont applicables aux transporteurs étrangers.

Article 233. 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 doivent être soumis à l'Autorité de l'Aviation civile dans les conditions fixées par décret.

Article 234. - Le transport commercial des personnes et des marchandises entre deux points situés au Sénégal est réservé aux transporteurs sénégalais sous réserves de dérogations spéciales et temporaires.

CHAPITRE 3

DES SANCTIONS

Article 235. - Au cas où, une entreprise de transport aérien contrevient à la législation en vigueur notamment, aux dispositions des articles 224, 229, 231, 233 et 234 du présent code, l'Autorité de l'Aviation civile peut prononcer, pour tout ou partie des activités exercées, la suspension ou le retrait des agréments ou autorisations accordées.

Article 236. - Toute entreprise de transport aérien sénégalaise, communautaire 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.

L'amende est infligée par les inspecteurs de l'Aviation civile désignés pour constater les infractions en matière de trafic aérien et possesseurs d'une carte de service et par les commandants d'aérodrome. Elle est payable au comptant à l'Autorité de l'Aviation civile.

L'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 de l'Autorité de l'Aviation civile.

TITRE II

DES CONTRATS DE TRANSPORT

Article 237. - Le contrat de transport aérien de personnes, bagages ou marchandises est régi par la convention de Montréal signée le 29 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et par tous autres conventions et protocoles ratifiés par le Sénégal.

CHAPITRE I

DU CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article 238. - Dans le transport de marchandises, le contrat court de la prise en charge des marchandises c'est-à-dire dès leur remise par l'expéditeur ou son mandataire au transporteur ou à son mandataire à la livraison c'est-à-dire leur remise par le transporteur ou son mandataire au destinataire ou à son mandataire.

Article 239. - 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 l'Autorité de l'Aviation civile.

Article 240. - Le contrat de transport de marchandises est constaté par une lettre de transport aérien ou un récépissé émis par le transporteur. Le contrat de transport de marchandises doit comporter les mentions relatives en particulier à l'identification des parties, aux caractéristiques des marchandises notamment quant à leur poids, quantité et qualité, au lieu d'embarquement et de débarquement.

Article 241. - Le transporteur aérien est responsable de tout dommage résultant d'avaries, de perte partielle ou totale, ou de retard sauf cas de force majeure, de vice propre de la marchandise ou de faute de la victime.

Article 242. - Si les parties ont convenu d'un délai de livraison, le transporteur reste responsable de tout retard.

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

Article 243. - Le jet de marchandises indispensable au salut de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte de marchandises, sauf s'il est établi que la faute du transporteur est à l'origine de la situation dans laquelle se trouve ledit aéronef.

Article 244. - L'action en responsabilité est portée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du lieu d'embarquement ou de débarquement des marchandises, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège social de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu.

Article 245. - Toute action en responsabilité relative au contrat de transport de marchandises est prescrite si elle n'a été intentée dans un délai de deux ans à compter du jour où l'aéronef est arrivé ou doit arriver à destination.

Article 246. - La responsabilité du transporteur aérien peut être limitée à un montant fixé par décret conformément à la convention de Montréal du 28 mai 1999 sur la responsabilité du transporteur aérien.

Toutefois, le transporteur aérien est déchu du bénéfice de cette limitation de responsabilité en cas de fraude ou de faute de sa part.

Article 247. - La fraude consiste pour le transporteur à dissimuler ou tenter de dissimuler les avaries, manquants ou retards, ou à, par tout autre moyen, empêcher ou tenter d'empêcher le réceptionnaire de formuler ses protestations dans les délais requis. La victime, empêchée par un cas de force majeure de formuler ses protestations, peut toujours agir en responsabilité.

Article 248. - Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et à son acceptation téméraire sans raison valable.

Article 249. - En cas de transports successifs, le dernier transporteur répond de tout dommage survenu et de toute faute commise pendant le transport sauf recours contre le transporteur responsable du dommage qui peut être appelé en garantie.

Article 250. - L'expéditeur et le destinataire sont responsables chacun en ce qui le concerne de leurs fautes personnelles.

CHAPITRE 2

DU CONTRAT DE TRANSPORT DE PERSONNES

Article 251. - Dans le transport de personnes, le contrat court de l'enregistrement avec la remise du ticket d'embarquement à la fin des formalités de débarquement.

Article 252. - Le contrat de transport des passagers doit être constaté par la délivrance d'un billet.

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

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

Article 253. - Pour le régime de responsabilité du transporteur aérien de personnes, les articles 237 à 245 du présent code sont applicables.

Article 254. - En cas de transports successifs, chaque transporteur répond de l'exécution de ses obligations pour son propre parcours.

Article 255. - La personne transportée répond de ses fautes personnelles.

CHAPITRE 3

DES RELATIONS ENTRE TRANSPORTEURS

Article 256. - Le transporteur contractuel désigne le transporteur qui a signé le contrat de transport avec l'expéditeur ou le passager.

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

Article 257. - A l'égard des ayants droit à la marchandise et des passagers, le transporteur de fait répond des dommages survenus pour le transport qu'il a effectué alors que le transporteur contractuel est responsable pour la totalité du transport envisagé.

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

Article 258. - Dans leurs relations réciproques, transporteur contractuel et transporteur de fait sont régis par les dispositions de leur contrat.

TITRE III

DE L’AFFRETEMENT ET DE LA LOCATION D’AERONEFS

CHAPITRE I

DES DISPOSITIONS COMMUNES

SECTION I

DES OBLIGATIONS LEGALES

Article 259. - Le fréteur ou le propriétaire de l’aéronef frété ou loué à un tiers reste tenu aux obligations légales et est solidairement responsable avec l’affréteur ou le locataire de leur violation.

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

Article 260. - L’affrètement et la location d’aéronefs sont soumis aux obligations légales édictées dans le cadre de l’Union économique monétaire ouest africaine notamment celles relatives à la licence de transporteur aérien.

Article 261. - Si l’affréteur et le locataire effectuent des opérations de transport avec l’appareil affrété ou loué, ils sont alors soumis aux règles relatives au contrat de transport dans leurs rapports avec les passagers ou expéditeurs de marchandises.

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

Article 262. - Lorsqu’un aéronef immatriculé au Sénégal est exploité en vertu d’un accord de location, d’affrètement ou de banalisation de l’aéronef, ou de tout autre arrangement similaire, par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre État contractant, le Sénégal peut, par accord, transférer, à celui-ci tout ou partie des fonctions et obligations à l’égard de cet aéronef, en sa qualité d’État d’immatriculation. L’État du Sénégal est exonéré de toute responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.

SECTION II

DES SANCTIONS

Article 263. - Les dispositions prévues aux articles 235 et 236 du présent code sont applicables en matière d’affrètement et de location d’aéronefs.

CHAPITRE 2

DES DISPOSITIONS PARTICULIERES

SECTION I

DE L’AFFRETEMENT D’AERONEFS

Article 264. - L’affrètement d’un aéronef est l’opération par laquelle une personne appelée fréteur met à la disposition d’une autre personne appelée affréteur un aéronef avec équipage moyennant rémunération.

Article 265. - En cas d’affrètement pour une durée déterminée, les membres de l’équipage tel qu’il est défini par la réglementation en vigueur restent, sauf convention contraire, les préposés du fréteur. L’affrètement peut également se faire sous forme de crédit-bail.

SECTION II

DE LA LOCATION D’AERONEFS

Article 266. - La location d’aéronefs est l’opération par laquelle une personne appelée bailleur met à la disposition d’une autre personne appelée preneur ou locataire un aéronef sans équipage moyennant rémunération.

LIVRE VI

DES ENQUETES ACCIDENTS ET INCIDENTS GRAVES D’AVIATION

TITRE I

DU DEROULEMENT DE L’ENQUETE TECHNIQUE

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 267. - Tout accident ou incident d’aviation civile, survenu à un aéronef sur le territoire sénégalais, fait l’objet d’une enquête technique conformément aux dispositions de l’annexe 13 à la convention de Chicago.

Les accidents ou incidents survenu à un aéronef non régi par les dispositions du présent code peuvent aussi faire l’objet d’une enquête s’ils sont confiés au Bureau d’Enquête et d’Analyse pour la sécurité de l’aviation civile (BEA).

Article 268. - Les termes usuels relatifs aux enquêtes sont définis dans les règlements aéronautiques sénégalais (RAS).

Article 269. - Le Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la sécurité de l'aviation civile notifie immédiatement tout d'accident ou incident survenu sur le territoire sénégalais ou dans les espaces confiés selon les conditions fixées par décret.

De même il doit notifier tout accident ou incident survenu en dehors du territoire sénégalais et impliquant un aéronef immatriculé au Sénégal ou exploité par une personne physique ou morale, un organisme ou une entreprise ayant son siège statutaire ou son principal établissement au Sénégal ou si le permis d'exploitation aérienne a été délivré par le Sénégal et n'ayant pas fait l'objet de notification par l'Etat d'occurrence.

Article 270. - L'enquête technique, menée à la suite d'un accident ou incident d'aviation civile, a pour seul objectif, sans préjudice de l'enquête judiciaire de,

- 1°) déterminer les circonstances et les causes certaines ou probables de l'accident ou de l'incident ;
- 2°) collecter et analyser les informations utiles ;
- 3°) prévenir la survenue d'autres accidents ou incidents ;
- 4°) formuler des recommandations de sécurité et de sûreté.

L'enquête technique ne vise nullement à déterminer des fautes ou des responsabilités.

Article 271. - L'enquête technique vise les accidents et incidents survenus :

- 1°) sur le territoire sénégalais ou dans les espaces confiés ;
- 2°) en dehors du territoire sénégalais si l'aéronef est immatriculé au Sénégal ou exploité par une personne physique ou morale, un organisme ou une entreprise ayant son siège statutaire ou son principal établissement au Sénégal ou si le permis d'exploitation aérienne a été délivré par le Sénégal, si l'état d'occurrence n'ouvre pas d'enquête technique et dans tous les cas où aucune enquête n'a été ouverte .

Article 272. - Les enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents d'aviation relèvent de la compétence du Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la sécurité de l'aviation civile dont les règles d'organisation et de fonctionnement sont fixées par décret.

Article 273. - Le Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la sécurité de l'aviation civile et les membres de la commission d'enquête agissent en toute indépendance dans le cadre de l'enquête et ne peuvent recevoir ni solliciter d'instructions d'aucune autorité ni d'aucun autre organisme dont les intérêts peuvent entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

Article 274. - L'Etat peut déléguer à un autre Etat ou à un autre organisme spécialisé, la conduite de tout ou partie de l'enquête technique. De même, l'Etat peut accepter la délégation, par un Etat étranger, de la conduite de tout ou partie d'une enquête technique.

Article 275. - En cas d'occurrence, le Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la sécurité de l'aviation civile nomme un enquêteur désigné chargé de la conduite de l'enquête. Il doit avoir un accès libre et sans restriction à l'épave et à tous les éléments pertinents notamment les enregistreurs de bord et les dossiers des services ATS et sur lesquels il exercera un contrôle total afin qu'il puisse procéder sans délai à leur examen.

Article 276. - Les enquêteurs techniques ont un libre accès au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef, à l'épave et à son contenu pour procéder sur place à toute constatation utile.

Les enquêteurs techniques sont tenus de prendre toutes mesures de nature à préserver les indices. Ils peuvent requérir le concours des autorités locales.

En cas d'accident, l'autorité judiciaire sur sa demande est informée de l'intervention des enquêteurs techniques.

Article 277. - En cas d'accident ou d'incident d'aviation, l'équipage, le propriétaire ou l'exploitant, leurs préposés, les personnes ou entreprises en relation avec l'aéronef ainsi que les autorités intervenant sur l'occurrence, notamment, les militaires et paramilitaires, les services de recherche et sauvetage, les agents de l'aviation civile, les services de lutte contre l'incendie sont tenus de prendre toutes les dispositions de nature à préserver les indices, documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête technique et d'éviter l'effacement, après le vol, de l'enregistrement des conversations et alarmes sonores.

CHAPITRE 2

DES RAPPORTS ENTRE LES ENQUETEURS TECHNIQUES ET ENQUETEURS JUDICIAIRES

Article 278. - Les enquêteurs ont sans délai accès aux enregistreurs de bord et à tout autre enregistrement jugé pertinent pour procéder à leur exploitation.

Lorsqu'une enquête ou information judiciaire a été ouverte, les résultats de l'exploitation des enregistrements sont mis sur leur demande à la disposition des autorités judiciaires.

Article 279. - En cas d'accident ou d'incident ayant entraîné l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, le procureur de la République ou le juge d'instruction, doivent permettre aux enquêteurs techniques de procéder au prélèvement, aux fins d'examen et d'analyse, des débris, des fluides, des pièces, des organes, des ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident.

Dans le cas où les examens ou analyses, sont susceptibles de modifier, d'altérer ou de détruire les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes, l'autorité judiciaire peut au préalable en faire des copies.

TITRE II

DES POUVOIRS ET PREROGATIVES DES ENQUETEURS TECHNIQUES

CHAPITRE I

DE L'EXPLOITATION DES INFORMATIONS

Article 280. - La rétention, l'élaboration ou la destruction, pour les besoins de l'enquête, des objets et documents soumis à l'examen ou l'analyse des enquêteurs techniques, n'entraîne aucun droit à indemnité.

Article 281. - Les enquêteurs techniques peuvent exiger sans que puisse leur être opposés le secret professionnel, la communication des documents de toute nature, relatifs aux personnes, entreprises ou matériels en relation avec l'accident ou l'incident grave concernant notamment, la formation et la qualification des personnes, la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation du matériel, la préparation du vol, la conduite, l'information et le contrôle des aéronefs.

En outre, les enquêteurs techniques ont le pouvoir de recueillir les témoignages jugés nécessaires à l'enquête.

Article 282. - Lorsque les documents cités à l'article 281 ci-dessus sont placés sous scellés par l'autorité judiciaire, il en est délivré une copie aux enquêteurs techniques.

Toutefois, les documents médicaux ne sont communiqués qu'aux médecins membres de la commission d'enquête ou désignés pour assister les enquêteurs techniques.

Cependant peuvent être communiqués aux enquêteurs techniques les dossiers médicaux des personnes chargées de la conduite, de l'information relative au vol ou à sa préparation et/ou du contrôle des aéronefs.

Article 283. - Il est fait interdiction à toute tierce personne à la commission d'enquête de modifier l'état des lieux où s'est produit un accident ou un incident d'aviation civile notamment, d'y effectuer des prélèvements, de se livrer sur l'aéronef à quelques manipulations, de procéder au déplacement de l'aéronef et tout autre indice, sauf si lesdits actes sont recommandés par les exigences de sécurité ou par la nécessité de porter secours aux victimes ou autorisés par l'autorité judiciaire après avis de l'enquêteur technique.

CHAPITRE 2

DU RAPPORT D'ENQUETE

Article 284. - Le Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la sécurité de l'aviation civile rend public le rapport final d'accident ou d'incident, dans les délais et conditions fixés par décret.

Article 285 - L'enquêteur désigné, dans son rapport définitif, est tenu d'émettre des recommandations de sécurité dont la mise en œuvre a pour objet de prévenir un accident ou un incident.

Article 286 - Les enquêteurs techniques, les experts auxquels le Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la sécurité de l'Aviation civile fait appel, sont tenus au secret professionnel notamment à la non divulgation :

- 1°) des déclarations obtenues des personnes par les enquêteurs dans le cadre d'une enquête technique ;
- 2°) des communications entre les personnes ayant participé à l'exploitation de l'aéronef ;
- 3°) des renseignements d'ordre médical et privé des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident ;
- 4°) des opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements y compris les renseignements contenus dans les enregistreurs de bord ;
- 5°) de tout élément pertinent à l'analyse de l'accident ou de l'incident.

LIVRE VII DES DISPOSITIONS FINALES

Article 287 - Les modalités d'application des dispositions du présent code sont fixées par décret.

Article 288- Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi, notamment, la loi n° 88-08 du 26 août 1988, relative à la Police de la circulation dans l'enceinte de l'aéroport internationale de Dakar – Yoff, la loi n° 2002-31 du 12 décembre 2002 portant Code de l'Aviation civile, modifiée par la loi n° 2005-27 du 26 août 2005.

Dakar, le 21 avril 2015

Le Président de séance



Moustapha NIASSE