AB.-

REPUBLIQUE DU BENIN

FRATERNITE-JUSTICE-TRAVAIL

-*-*-*-*-

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

LOI N°2013-08 DU 29 AOÛT 2013

portant code de l'aviation civile et commerciale en République du Bénin.

L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté en sa séance du 23 avril 2013,

Suite à la décision de conformité DCC 13-083 du 13 août 2013 de la Cour Constitutionnelle, le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE I

DES DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE I

DES DEFINITIONS

ARTICLE 1ER : Pour l'application et l'interprétation de la présente loi, les termes, expressions ou sigles suivants ont les significations ci-après :

- accident : Evénement lié à l'utilisation d'un aéronef qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

a) soit une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve

- dans l'aéronef, ou

- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou

- directement exposée au souffle des réacteurs.

Sont exclues de ce premier cas, les lésions dues à des causes naturelles, les blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres et les blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès.

b) soit l'aéronef a subi des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et ;
- qui, normalement, nécessitent une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé.

Ne font pas partie de ce deuxième cas, les pannes ou les avaries de moteurs, lorsque les dommages sont limités aux moteurs, à leurs capotages ou leurs accessoires, ou encore lorsque les dommages sont limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou a de petites entailles ou perforations du revêtement.

c) soit l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

• acte d'intervention illicite : acte volontaire et intentionnel portant atteinte à la sécurité de l'aviation civile ;

• administration de l'aviation civile : Etablissement public ou structure dotée de la personnalité juridique, de l'autonomie financière et de gestion, chargé de l'aviation civile ;

• aérodrome : Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériels) destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface ;

• aéroclub : Association de sport aérien ;

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

• aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique : Aérodrome certifié conformément aux dispositions de l'article 131 de la présente loi ;

• aérodyne : Aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par les forces aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol ;

• aéronef : Appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre ;

• aéronef civil : Aéronef autre qu'un aéronef d'Etat ;

• aéronef d'Etat : Aéronef utilisé pour les services militaires, de douane ou de police ;

• aéroport : Terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les installations

nécessaires pour assister les services aériens commerciaux ;

• aéroport douanier : Aéroport sur lequel peuvent s'accomplir les formalités de douane ;

• aéroport international : Aéroport que l'Etat contractant dans le territoire duquel il est situé, a désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues ;

• affrètement d'aéronef : Opération de mise à disposition d'un aéronef avec équipage, moyennant rémunération ;

• agence : Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

• agrément : Autorisation administrative accordée à une entreprise par l'Autorité aéronautique civile pour effectuer, à titre onéreux, le transport de passagers, de fret et de courrier ;

• aire de manœuvre : Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exception des aires de trafic ;

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

• autorité aéroportuaire : Autorité habilitée à exercer cette activité ;

• assistance en escale : Prestations fournies sur un aéroport à un usager (compagnie aérienne, exploitant d'aéronef) ;

• aviation générale : Ensemble des activités d'aviation civile (sport, entrainement au vol) autre que le transport aérien commercial et le travail aérien ;

• avion : Aérodyne entraîné par un organe moteur ;

• auto-assistance en escale : Situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services ;

• autorité aéronautique civile ou autorité de l'aviation civile : Autorité gouvernementale en charge de l'aviation civile, personne morale ou organe habilité à exercer une telle fonction ;

• brevet : Titre sanctionnant un ensemble de connaissances générales, théoriques et pratiques ; il est délivré après examen et est définitivement acquis par

son titulaire ;

• certificat d'aérodrome : Document délivré par l'autorité aéronautique civile en vertu des règlements applicables d'exploitation d'un aérodrome ;

• certificat de navigabilité : Document attestant que l'aéronef est apte à effectuer la navigation aérienne ;

• circulation aérienne : Ensemble des mouvements des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome ;

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

• contrat de transport aérien : Contrat par lequel un transporteur s'engage contre rémunération à transporter par aéronef d'un point de départ à un point d'arrivée convenus et dans un délai déterminé, des passagers, des marchandises ou du courrier ;

• contrôle de l'exploitation aérienne : Exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroulement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol ;

• convention de Chicago : Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 et toutes ses annexes ;

• détresse : Situation dans laquelle un aéronef et ses occupants sont menacés d'un danger grave et imminent et ont besoin de secours immédiat ;

• enquête technique : Activités menées en vue de prévenir les accidents et les incidents graves, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité ;

• entreprise de transport aérien : Entreprise de transport offrant ou exploitant un service aérien régulier et/ou non régulier ;

• environnement : Ensemble des éléments naturels ou artificiels et des équilibres bio et géochimiques auxquels ils participent, ainsi que les facteurs économiques, sociaux et culturels qui favorisent l'existence, la transformation et le développement du milieu, des organismes vivants et des activités humaines ;

• équipage : Ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres du commandant de bord ;

• essais : Epreuves exécutées en vol, à terre ou dans l'eau, sous la direction ou le contrôle des industriels ou des représentants de l'Etat ayant pour objet la

recherche des caractéristiques et la mise au point des aéronefs portant sur la cellule, les organes moteurs et, généralement, tous les instruments, machines, équipements et aménagements concourant à la marche et à la conduite des aéronefs. Elles portent également sur la sécurité et le confort de l'équipage ainsi que celle des passagers et s'appliquent aux aéronefs qui possèdent la qualité de prototype ou de tête de série ou qui comportent un élément nouveau de nature à affecter leurs qualités de vol ou leurs performances ;

• Etat d'immatriculation : Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit ;

• exploitant : Personne physique ou morale qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs ;

• facilitation : Gestion efficiente d'un processus de contrôle nécessaire, de nature à accélérer l'acheminement des personnes ou des marchandises en les épargnant des délais opérationnels évitables ;

• gestionnaire de l'aéroport : Structure ou personne morale à qui il est confié par voie de contrat, la gestion d'un aéroport ;

• héliport : Surface aménagée pour le décollage et l'atterrissage des hélicoptères ;

• hélistation : Aérodrome, ou aire définie sur une construction, destiné à être utilisé, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface ;

• hydrobase : Plan d'eau aménagé pour l'amerrissage des hydravions ;

• hypothèque : Sûreté conventionnelle qui confère au créancier un droit réel sur l'aéronef ;

• immatriculation : Inscription sur un registre de lettres et/ou de chiffres attribués par l'OACI à l'Etat d'immatriculation ;

• incident : Evénement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef qui compromet ou peut compromettre la sécurité de l'exploitation ;

• incident grave : Evénement dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire ;

• licence : Titre sanctionnant l'aptitude et le droit, pour les titulaires de brevets, de remplir les fonctions correspondantes ; les licences ne sont valables que pour une période limitée ; elles sont renouvelables pour vérifications périodiques des diverses aptitudes requises ;

• location d'aéronefs : 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 ;

• masse maximale : Masse maximale de l'aéronef au décollage consignée au certificat de navigabilité ;

• marchandises : Biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages, transportés à bord d'un aéronef ;

• marchandises dangereuses : Matières ou objets de nature à présenter un risque appréciable pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces instructions ;

• membre d'équipage : Personne chargée par un exploitant d'une fonction à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol ;

• membre d'équipage de cabine : Membre d'équipage qui effectue les tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exerce pas de fonction de membre d'équipage de conduite ;

• membre d'équipage de conduite : Membre d'équipage titulaire d'une licence et détenant une qualification en état de validité et qui accomplit les tâches liées aux fonctions essentielles de commandement, de pilotage ou de mécanique à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol ;

• membre d'équipage professionnel : Personne rémunérée et chargée par un exploitant de fonction à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol ;

• membre d'équipage non professionnel : Est non professionnel, tout membre d'équipage qui n'entre pas dans la catégorie du membre d'équipage professionnel ;

• ministère : Ministère en charge de l'aviation civile ou Autorité aéronautique ;

• ministre : Ministre en charge de l'aviation civile ;

• navigation aérienne : Ensemble des techniques et procédés permettant de définir la position d'un aéronef et de guider sa trajectoire ;

• navigabilité : Conditions d'aptitude au vol d'un aéronef ;

• NOTAM "Notice to airmen" : Avis diffusé par télécommunication ou publication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes ;

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

• masse maximale : Masse maximale de l'aéronef au décollage consignée au certificat de navigabilité ;

• marchandises : Biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages, transportés à bord d'un aéronef ;

• marchandises dangereuses : Matières ou objets de nature à présenter un risque appréciable pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces instructions ;

• membre d'équipage : Personne chargée par un exploitant d'une fonction à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol ;

• membre d'équipage de cabine : Membre d'équipage qui effectue les tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exerce pas de fonction de membre d'équipage de conduite ;

• membre d'équipage de conduite : Membre d'équipage titulaire d'une licence et détenant une qualification en état de validité et qui accomplit les tâches liées aux fonctions essentielles de commandement, de pilotage ou de mécanique à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol ;

• membre d'équipage professionnel : Personne rémunérée et chargée par un exploitant de fonction à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol ;

• membre d'équipage non professionnel : Est non professionnel, tout membre d'équipage qui n'entre pas dans la catégorie du membre d'équipage professionnel ;

• ministère : Ministère en charge de l'aviation civile ou Autorité aéronautique ;

• ministre : Ministre en charge de l'aviation civile ;

• navigation aérienne : Ensemble des techniques et procédés permettant de définir la position d'un aéronef et de guider sa trajectoire ;

• navigabilité : Conditions d'aptitude au vol d'un aéronef ;

• NOTAM "Notice to airmen" : Avis diffusé par télécommunication ou publication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes ;

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

• patrimoine aéronautique : Ensemble de biens et de droits du domaine aéronautique qui appartient à une collectivité ou à un Etat ;

• permis d'exploitation aérienne (PEA/AOC) : Document délivré à une entreprise par l'autorité aéronautique civile d'un Etat attestant que l'entreprise concernée possède les capacités professionnelles et organisationnelles pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité en vue des activités de transport aérien qui y sont mentionnées ;

• pilote commandant de bord ou commandant de bord : Pilote désigné par l'exploitant ou par le propriétaire dans le cas, de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol ;

• piraterie aérienne : Saisie réelle ou tentative de saisie ou exercice de contrôle d'un aéronef, par la force ou par la violence, ou par toute autre forme d'intimidation, sans motif légitime ;

• piste : Aire rectangulaire définie sur un aérodrome terrestre, aménagée pour servir, sur sa longueur, au roulement, au décollage et à l'atterrissage des aéronefs ;

• police des aérodromes : Ensemble des mesures ayant pour but de garantir la sécurité des aérodromes ;

• prestations fournies dans l'assistance en escale : Ensemble des activités comprenant l'assistance administrative au sol et supervision, l'assistance fret et poste, l'assistance passagers, l'assistance bagages, l'assistance opérations en piste, l'assistance nettoyage et service de l'avion, l'assistance carburant et huile, l'assistance entretien en ligne, l'assistance opérations aériennes et administration des équipages, l'assistance transport au sol et l'assistance service commissariat ;

• programme national de sûreté de l'aviation civile : Mesures adoptées par l'Etat béninois pour assurer la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

• programme national de sécurité (PNS) : Système de gestion de la sécurité de l'aviation civile ou commerciale en République du Bénin. Il couvre toute la gamme des rôles, documents législatifs, processus, initiatives et activités qui permettent à l'aviation de fonctionner en toute sécurité, conformément aux dispositions de la convention de Chicago. Dans ce cadre, les organismes nationaux exercent des fonctions déterminées dans le domaine de la réglementation, des enquêtes, de l'exploitation et de la prestation de services.

• qualifications : Mentions qui, portées sur une licence de personnel navigant, ouvrent à son titulaire certaines modalités d'exercice de privilèges afférents à cette licence ;

• réceptions : Epreuves de vérifications en vol prévues par les règlements ou conventions et portant sur les aéronefs et les matériels aéronautiques de série ;

• redevances : Rémunérations perçues pour services rendus aux usagers et aux exploitants d'aéronefs ;

• saisie conservatoire : Acte par lequel, un aéronef est arrêté, dans un intérêt privé ou pour des raisons de sécurité publique, suite à une décision de justice ;

• salaire minimum mensuel garanti : Salaire de base augmenté des indemnités de logement, de déplacement et de communication et du minimum d'heures de vol garanti ;

• sécurité : Ensemble des mesures prises pour assurer ou faire assurer la sécurité de l'exploitation aérienne ;

• sécurité-sauvetage : Fonctions de surveillance, de protection et de secourisme des passagers ou de marchandises à bord d'un aéronef au sol ;

• service aérien commercial : Vol ou série de vols transportant, à titre onéreux, des passagers, du fret, du courrier ;

• service aérien régulier : Série de vols qui présentent l'ensemble des caractéristiques suivantes :

1- il est effectué, à titre onéreux, au moyen d'aéronefs destinés à transporter des passagers, du fret, du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des sièges, vendus individuellement, sont mis à disposition du public soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés ;

2- il est organisé de façon à assurer la liaison entre deux aéroports ou plus :

- soit selon un horaire public ;

- soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente.

• service aérien non régulier : Service de transport aérien commercial effectué autrement que comme un service régulier (vol ou série de vols à la demande ou en charter) ;

• service de circulation aérienne : Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service de contrôle de la circulation aérienne, le contrôle régional, le contrôle d'approche ou le contrôle d'aérodrome ;

• service fixe aéronautique : Service de télécommunications entre points fixes déterminés, prévu essentiellement pour la sécurité de la navigation aérienne et pour assurer la régularité, l'efficacité et l'économie d'exploitation des services aériens ;

• "service minimum" : Fonctionnement d'un aérodrome avec un service à effectif réduit au strict minimum ;

• service mobile aéronautique : Service mobile entre stations aéronautiques et stations d'aéronefs, ou entre stations d'aéronefs, auquel les stations d'engins de sauvetage peuvent également participer. Les stations de radiobalise de localisation des sinistres peuvent également participer à ce service sur des fréquences de détresse et d'urgence désignées ;

• servitudes aéronautiques : Mesures destinées à assurer la protection d'un aérodrome contre les obstacles afin que les aéronefs puissent y atterrir et en décoller dans de bonnes conditions de régularité et de sécurité ;

• souveraineté : Droit et propriété complète et exclusive d'un Etat sur l'espace aérien au-dessus de son territoire ;

• sûreté aéroportuaire : Combinaison des mesures ainsi que des moyens techniques et humains mis en place sur un aéroport et visant la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, conformément aux dispositions des conventions et protocoles ratifiés par la République du Bénin :

- convention relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo, le 14 septembre 1963 ;

- convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à la Haye, le 16 décembre 1970 ;

- protocole concernant l'Article 3 bis de la convention relative à l'aviation civile internationale signé à Montréal le 10 mai 1984 relatif à l'obligation pour les Etats de s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils, de ne pas mettre en danger la vie des personnes se trouvant à bord en cas d'interception et leur droit d'exiger l'atterrissage des aéronefs civils utilisés à des fins incompatibles avec les buts de la convention ;

- convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, faite à Montréal le 02 mai 2009 ;

- convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs, faite à Montréal le 02 mai 2009 ;

- convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing le 10 septembre 2010 ;

- protocole complémentaire à la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing le 10 septembre 2010.

• sûreté de l'aviation civile : Combinaison des mesures ainsi que des moyens matériels et humains visant la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ;

• suzeraineté : Situation dans laquelle le suzerain exerce une puissance sur

une région ou une nation tributaire qui dispose toutefois de quelques autonomies de gouvernance limitées ; ce terme avait été utilisé pour décrire la relation entre l'empire ottoman et ses régions environnantes.

• système de gestion de la sécurité (SGS) ou safety management system (SMS) : Formalisation d'une culture de la sécurité existante qui fédère les obligations et les pratiques et met en avant la gestion des risques en vue de leur atténuation. Elle s'intéresse aux dérives dans les pratiques de travail de façon à identifier les incidents et accidents potentiels ;

• territoire de l'Etat : Régions terrestres et eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection et le mandat dudit Etat ;

• traité de l'Union : Traité constitutif de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ;

• transport aérien : Opération aérienne effectuée contre rémunération ou contre salaire, en vue ou pendant l'accomplissement du transport de passagers, du courrier et du fret ;

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

• transport aérien commercial international : Transport par aéronef de personnes ou de biens moyennant rémunération ou par le biais d'un contrat ou le transport de courrier entre deux pays ou plusieurs pays ;

• transporteur aérien : Entreprise de transport aérien possédant un agrément en cours de validité ;

• transporteur contractuel : Transporteur qui a signé le contrat de transport avec l'expéditeur ou le passager ;

• transporteur de fait : 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 ;

• transporteur aérien de l'Union : Transporteur aérien titulaire d'un agrément en cours de validité délivrée par une Autorité aéronautique civile d'un Etat membre de l'Union ;

• transporteur aérien étranger : Transporteur aérien titulaire d'un agrément en cours de validité délivrée par une Autorité aéronautique civile d'un Etat tiers de l'Union ;

• travail aérien : Activité de vol au cours duquel l'aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la

publicité aériennes ;

• UEMOA (ou Union) : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine ;

• validation : Acceptation écrite d'une mesure prise par les autorités aéronautiques civiles d'un autre Etat en lieu et place d'une mesure qui relève, selon la présente loi, de la responsabilité des autorités aéronautiques de l'Etat concerné ;

• vols privés : Vols qui n'assurent ni des services aériens de transport public, ni des travaux aériens ;

• voltige : Acrobatie aérienne ou ensemble des manœuvres inhabituelles dans le pilotage ordinaire d'un aéronef et qui font l'objet d'un apprentissage particulier ;

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

Article 2 : La présente loi a pour objet de déterminer les règles relatives à tous les domaines de l'aviation civile et commerciale.

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

Toutefois, les aéronefs d'Etat exceptionnellement affectés à un service public, sont soumis à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant sous réserve de la souscription d'une police d'assurance de responsabilité civile, conforme aux conventions internationales en la matière.

Les dispositions de cette loi s'appliquent aussi aux équipages, passagers et aéronefs étrangers se trouvant dans l'espace aérien de la République du Bénin, conformément à la convention de Chicago et aux accords bilatéraux et multilatéraux relatifs au transport aérien conclus entre la République du Bénin et un ou plusieurs autres Etats.

Article 4 : La République du Bénin a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire et exerce sur celui-ci sa juridiction conformément à sa législation ainsi qu'aux conventions et accords internationaux dûment ratifiés par elle.

Aux fins de la présente loi, il faut entendre par territoire les régions terrestres et les eaux territoriales.

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

CHAPITRE II

DU CADRE INSTITUTIONNEL

Article 5 : Il est créé en République du Bénin un Etablissement Public à caractère administratif et technique dénommé Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) définie « Agence » par la présente loi.

L'Agence est dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière et de gestion.

Article 6 : L'Agence est chargée d'assurer, pour le compte de l'Etat, les missions de réglementation et de contrôle des activités de l'aviation civile. Elle exerce notamment les attributions suivantes :

- la mise en œuvre de la politique aéronautique nationale, communautaire et internationale ;

Elle est placée sous la tutelle du ministre.

- l'élaboration, la mise en œuvre et le contrôle de la réglementation relative à la sûreté et à la sécurité de l'aviation civile, notamment le programme national de sûreté de l'aviation civile et le programme national de sécurité ;

- l'élaboration, l'amendement et la publication d'une réglementation technique de l'aviation civile, conforme aux dispositions nationales, communautaires et de l'OACI ;

- le contrôle de l'application de la réglementation nationale, communautaire et des conventions internationales en vigueur en République du Bénin ;

- la coordination de l'ensemble des activités aéronautiques et aéroportuaires ;

- le respect des normes de sécurité ;

- la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;

- le développement harmonieux du transport aérien ;

- la planification du développement des infrastructures, installations et équipements aéroportuaires ainsi que la supervision des activités aéroportuaires ;

- la planification et la supervision des services de la navigation aérienne ;

- la négociation des accords internationaux ;

- la gestion du portefeuille des droits de trafic ;

- la promotion et la protection du droit des usagers du transport aérien ;

- la formation et le renforcement de l'expertise aéronautique nationale ;

- les enquêtes d'accidents et incidents d'aviation civile ;

- les recherches et sauvetages d'aéronefs ;

- la prévention et la lutte contre le péril animalier ;

- la médecine aéronautique ;

- le suivi de la gestion du patrimoine foncier affecté à l'aviation civile ;

- la promotion de l'aviation civile en République du Bénin.

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

Article 7 : Les attributions et les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence sont définies par ses statuts approuvés par décret pris en conseil des ministres.

L'Agence est dirigée par un directeur général, désigné en fonction de sa compétence et de son expérience dans le domaine de l'aviation civile.

Le directeur général est nommé par décret pris en conseil des ministres, sur proposition du ministre.

Le directeur général assume toutes les fonctions de gestion administrative, technique et financière, telles que spécifiées aux articles 6 et 8 de la présente loi.

Il représente l'Agence auprès des tiers et auprès des institutions régionales et internationales en matière d'aviation civile.

Article 8 : Dans l'exercice de ses fonctions, le directeur général a notamment les pouvoirs techniques suivants :

- délivrer, suspendre ou retirer les Permis d'Exploitation Aérienne (PEA) et les autorisations spéciales d'exploitation ;

- délivrer, suspendre ou retirer les agréments d'organismes de maintenance, de formation aéronautique et des centres d'expertise médicale du personnel aéronautique ;

- tenir les registres aéronautiques ;

- délivrer, suspendre ou retirer les certificats d'homologation d'aéroports et d'aérodromes ;

- proposer la suspension et/ou le retrait de tout agrément relatif à l'aviation civile, délivré par une autorité hiérarchique supérieure ;

- approuver les plans de sûreté des aéroports et des exploitants ;

- délivrer, suspendre ou retirer les licences et/ou les certificats du personnel aéronautique ;

- délivrer, suspendre ou retirer les documents d'aéronefs ;

- proposer la délivrance, la suspension ou le retrait des agréments aux prestataires de services d'assistance en escale et autres prestataires de services autorisés ;

- percevoir des redevances, des droits, des frais d'utilisation, des charges et des amendes conformément à la réglementation nationale et communautaire en vigueur ;

- conclure tous accords techniques nécessaires à la réalisation des missions de l'Agence ;

- enquêter sur les manquements au code de l'aviation civile et commerciale, aux Règlements techniques et à la réglementation régionale et internationale, et veiller, si nécessaire, à l'exécution des sanctions prévues par ces actes juridiques ;

- contrôler et exiger des exploitants toute information pertinente pour surveiller et analyser les tarifs aériens, les redevances aéroportuaires et les redevances des services de la navigation aérienne ;

- suspendre l'exploitation de tout aéronef sans licence ou certificat approprié ou ne se conformant pas aux lois et règlements en vigueur ;

- vérifier tous registres, documents et données écrites ou électroniques et les saisir au besoin ;

- exiger des exploitants d'aéroport, la fourniture d'information concernant la qualité et la fiabilité du service, la sûreté et la sécurité, l'entretien et toute autre information prévue dans les accords de concession, dans les contrats de gestion ou dans tout autre type d'accord portant sur l'exploitation des aéroports ;

- exiger des exploitants des services de la navigation aérienne qu'ils fournissent des informations concernant la qualité et la fiabilité du service, la sûreté et la sécurité, l'entretien et toute autre information sur l'exploitation des services de la navigation aérienne ;

- réglementer et surveiller toutes autres activités afférentes à l'aviation civile, autres que celles conduites par les transporteurs aériens, les exploitants d'aéroports et des services de soutien à la navigation aérienne ;

- participer à la définition de la politique de l'Etat en matière de météorologie aéronautique ;

- veiller à ce que le patrimoine aéronautique de l'Etat affecté aux exploitants et opérateurs soit correctement géré conformément aux destinations convenues et que les polices d'assurances couvrant le patrimoine aéronautique soient souscrites conformément à la réglementation des assurances en vigueur.

Le directeur général peut déléguer une partie de ses pouvoirs à l'un de ses collaborateurs.

CHAPITRE III

DES PRESTATAIRES DE SERVICES

Article 9 : L'Etat béninois peut déléguer des tâches à des prestataires de services en conservant la responsabilité de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile.

Ces prestataires de services doivent appliquer les dispositions règlementaires relatives à la sécurité et à la sûreté aérienne édictées par l'Agence en conformité aux normes et pratiques recommandées de l'OACI.

TITRE II

DES AERONEFS

CHAPITRE PREMIER

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

SECTION I

DE L'IMMATRICULATION

Article 10 : Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.

Le régime d'immatriculation est déterminé par les règles ci-dessous.

Article 11 : Tout aéronef civil doit être immatriculé sur un registre tenu par l'Agence dans les conditions fixées par décret.

Article 12 : Est immatriculé sur le registre défini à l'article 11 de la présente loi, l'aéronef appartenant à l'Etat béninois ou à une personne physique ou morale de nationalité béninoise.

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

1- la société en nom collectif (SNC) dont plus de la moitié des parts appartient à des personnes de nationalité béninoise ;

2- la société à responsabilité limitée (SARL) dont plus de la moitié des parts sociales appartient à des personnes de nationalité béninoise ;

3- la société anonyme (SA) dont les actions sont nominatives et appartiennent pour plus de la moitié à des personnes de nationalité béninoise ;

4- le groupement d'intérêt économique (GIE) et toute autre personne morale à objet commercial dont la majorité des parts appartient à des personnes de nationalité béninoise, ou, à défaut de capital social, dont plus de la moitié des membres est de nationalité béninoise ;

5- l'association dont les dirigeants ou administrateurs et les trois quarts (3/4) des membres sont de nationalité béninoise.

Article 13 : Est immatriculé sur le même registre défini à l'article 11 de la présente loi, l'aéronef appartenant à toute personne physique ou morale de la nationalité d'un Etat membre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).

Article 14 : L'Etat béninois peut accorder, à titre exceptionnel, des dérogations aux dispositions des articles 12 et 13 de la présente loi sous réserve du respect de la réglementation en vigueur en République du Bénin, par arrêté du ministre après avis de l'Agence.

Article 15 : Peut être immatriculé en République du Bénin, tout aéronef appartenant à un étranger dont le domicile légal s'y trouve, ou appartenant à une société ou association étrangère dont le siège social s'y trouve, ou appartenant à un organisme dont la République du Bénin est membre.

Il en est de même de l'aéronef dont le propriétaire exerce une activité utile au développement économique, social et culturel de la République du Bénin.

L'inscription de ces aéronefs sur le registre d'immatriculation doit faire l'objet d'une autorisation délivrée par le Ministre, après avis de l'Agence.

Article 16 : Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre béninois qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

Article 17 : Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être exploité en République du Bénin au-delà de six mois par une personne physique ou morale de droit béninois sans être inscrit sur le registre national. Le processus de l'inscription est défini par voie règlementaire.

Article 18 : L'inscription sur le registre identifie l'aéronef.

Cette inscription est attestée par la délivrance par l'Agence d'un certificat d'immatriculation portant un nom, un numéro d'ordre et la désignation de la catégorie à laquelle appartient l'aéronef.

Article 19 : Le registre d'immatriculation est tenu par un agent de l'Agence nommé par le ministre. Il prête serment préalablement à sa prise de fonction devant le tribunal compétent.

La formule du serment est :

SECTION III

DE LA PROPRIETE

Article 27 : Le registre d'immatriculation indique le nom et le domicile du propriétaire de l'aéronef, la catégorie de l'aéronef, son nom et son numéro d'ordre.

L'inscription vaut titre de propriété.

Le registre est public et toute personne peut en obtenir copie certifiée conforme, à ses frais, selon les modalités fixées par la réglementation en vigueur.

Article 28 : Les aéronefs constituent des biens meubles. 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 ou déclaratif de propriété doivent être inscrits sur le registre, à la requête du nouveau propriétaire.

Article 29 : L'Agence crée un système d'enregistrement des documents affectant le titre de propriété ou le droit de propriété sur tout aéronef civil en République du Bénin et sur tout moteur, propulseur, appareil ou pièces détachées d'aéronef destinées à être utilisées sur un aéronef.

Aucun accord ou convention affectant le titre de propriété ou les droits de propriété sur un aéronef, des moteurs, propulseurs, appareils ou pièces détachées d'aéronef ainsi immatriculés, ne sera valable s'il n'est enregistré dans ce système.

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

Article 30 : La validité de tout document ainsi enregistré, sauf stipulation contraire des parties intéressées, est déterminée conformément à la législation en vigueur.

CHAPITRE II

DES GARANTIES, DES SAISIES ET DES VENTES D'AERONEFS

SECTION I

DES GARANTIES

Article 31 : Les aéronefs, tels qu'ils sont définis à l'article 4 de la présente loi, ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, les hélices, les appareils de bord et toutes pièces

destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Article 32 : 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 33 : L'hypothèque peut être étendue, à titre accessoire, aux pièces de rechange correspondant au type de ou des aéronefs hypothéqués, à condition que lesdites pièces soient individualisées.

Les pièces de rechange visées à l'alinéa précédent correspondent à toutes les parties composant les aéronefs : moteurs, hélices, appareils radio, instruments, équipements, garnitures, partie de ces différents éléments et puis, 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 34 : Les pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font objet de publicité.

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

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

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

Article 35 : L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit.

L'acte constitutif peut être authentique ou sous-seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque.

Il peut être à ordre ; dans ce cas, l'endos emporte translation du droit hypothécaire.

La mention dans l'acte de vente d'un aéronef que tout ou partie du prix reste dû en valeur entraine, sauf stipulation contraire, l'hypothèque à son profit en garantie de la somme indiquée comme restant, à condition que le vendeur requiert l'inscription de cette hypothèque dans la forme prévue par la réglementation en vigueur.

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

destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Article 32 : 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 33 : L'hypothèque peut être étendue, à titre accessoire, aux pièces de rechange correspondant au type de ou des aéronefs hypothéqués, à condition que lesdites pièces soient individualisées.

Les pièces de rechange visées à l'alinéa précédent correspondent à toutes les parties composant les aéronefs : moteurs, hélices, appareils radio, instruments, équipements, garnitures, partie de ces différents éléments et puis, 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 34 : Les pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font objet de publicité.

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

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

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

Article 35 : L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit.

L'acte constitutif peut être authentique ou sous-seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque.

Il peut être à ordre ; dans ce cas, l'endos emporte translation du droit hypothécaire.

La mention dans l'acte de vente d'un aéronef que tout ou partie du prix reste dû en valeur entraine, sauf stipulation contraire, l'hypothèque à son profit en garantie de la somme indiquée comme restant, à condition que le vendeur requiert l'inscription de cette hypothèque dans la forme prévue par la réglementation en vigueur.

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

construction ; il en est délivré récépissé.

Article 36 : En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

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

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

Article 37 : Toute hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

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

Article 38 : S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même aéronef, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

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

Article 39 : L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix (10) ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article 40 : L'inscription hypothécaire garantit, au même rang de capital, trois (03) années d'intérêt en plus de l'année courante.

Article 41 : 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 42 : Les créanciers hypothécaires suivent leur gage en quelques mains qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 43 et 45 de la présente loi.

Article 43 : Sont seules privilégiées sur aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

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

- les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef ;

- les frais indispensables engagés pour la conservation de l'aéronef ;

- 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 (06) mois au plus ;

- les redevances d'utilisation de dispositifs et des aides à la navigation et à l'atterrissage ainsi que les redevances de stationnement.

Article 44 : Les privilèges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 36 de la présente loi. Ils suivent l'aéronef en quelques mains qu'il passe.

Ils s'éteignent trois (03) mois après l'événement qui leur a donné naissance à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef après avoir fait reconnaitre à l'amiable son montant ou à défaut, avoir introduit une autre action en justice à son sujet.

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

1- par la vente judiciaire de l'aéronef ;

2- en cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard un (01) 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 45 : Les créances visées à l'article 43 de la présente loi sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article.

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

Toutefois, les créances visées à l'article 43 points 2 et 3 de la présente loi sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Article 46 : Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 43 de la présente loi ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges.

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

SECTION II

SAISIES-VENTES

Article 47 : Les officiers de police judiciaire, les agents des douanes et les agents habilités de l'Agence, ont le droit de saisir à titre conservatoire, tout aéronef qui ne remplit pas les conditions prévues par la présente loi pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction au sens de ladite loi.

Article 48 : La saisie conservatoire, dans un intérêt privé, est réalisée au profit d'un créancier, soit du propriétaire ou du titulaire d'un droit grevant l'aéronef.

Le droit de rétention sur les aéronefs, sans le consentement de l'exploitant, est assimilé à la saisie conservatoire et son exercice est soumis au régime prévu par la législation en vigueur en République du Bénin.

Article 49 : Les aéronefs béninois et, sous réserve de réciprocité, les aéronefs étrangers, sont exempts de saisie conservatoire dans les conditions fixées par la convention de l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs, signée à Rome le 29 mai 1933 ou de toute autre convention la modifiant et applicable en République du Bénin.

Article 50 : En cas de saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, le propriétaire de l'aéronef étranger ou son représentant peut obtenir mainlevée de la saisie moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, est fixé dans le plus bref délai possible par le juge des référés du tribunal de première instance du lieu de la saisie.

Article 51 : Ne peuvent faire l'objet de saisie conservatoire :

1- les aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat ;

2- les aéronefs mis effectivement en service sur une ligne régulière de transport public 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 ou d'une créance née au cours du voyage.

4- Même dans ces deux derniers cas, le cautionnement des dettes pourra 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.

Article 52 : Les aéronefs étrangers, sous réserve des conditions de réciprocité, sont soumis au même régime d'exemption prévu à l'article précédent.

Article 53 : Dans le cas où la saisie n'est pas interdite ou lorsqu'en cas

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, peut en ordonner 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 inférieure au montant de la dette et ses frais.

Article 54 : Si la saisie conservatoire est irrégulière ou si elle a été diligentée sans juste motif, le saisissant est responsable du dommage qui en résulterait pour l'exploitant ou le propriétaire.

Article 55 : La saisie-vente est ordonnée par une décision judiciaire devenue exécutoire. Elle se traduit par la vente forcée de l'aéronef.

Article 56 : 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 aéronef signée à Genève le 19 juin 1948, aucune vente forcée ne peut être faite 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 sur le territoire de la République du Bénin, les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas opposables aux victimes ou à leur ayants-droit saisissant l'aéronef ayant causé le dommage ou tout aéronef ayant le même propriétaire.

Article 57 : Tout créancier inscrit peut requérir la mise aux enchères de l'aéronef en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner une caution pour le paiement du prix et des charges.

Article 58 : La requête de mise aux enchères doit être signée du créancier et est signifiée à l'acquéreur dans un délai de cinq (05) jours de la notification augmenté des délais de distance. Elle contient assignation devant le tribunal territorialement compétent pour voir ordonner qu'il soit procédé aux enchères requises.

Article 59 : La vente aux enchères a lieu à la diligence, soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur.

CHAPITRE III

DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

SECTION I

DU DROIT DE CIRCULATION

Article 60 : Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire béninois, sous réserve d'observer la réglementation relative à la navigation et à la

circulation aériennes.

Toutefois, les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire béninois que si ce droit leur est accordé par une convention internationale ou par voie diplomatique ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation spéciale ou temporaire.

En ce qui concerne les aéronefs employés à des services aériens internationaux réguliers, il sera fait application de la convention de Chicago.

Tout aéronef ou élément d'aéronef au sujet duquel il existe une norme internationale de navigabilité ou de performance et qui n'a pas satisfait sur un point quelconque à cette norme lors de l'établissement de son certificat de navigabilité, doit avoir sous forme d'annotation sur son certificat de navigabilité, ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronef s'écartait de cette norme.

Aucun aéronef dont le certificat a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'Etat béninois ou des Etats sur le territoire desquels il pénètre. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'un élément certifié d'aéronef dans un Etat autre que celui où il a été certifié à l'origine, est laissé à la discrétion de l'Etat dans lequel cet aéronef ou élément est importé.

Article 61 : L'utilisation des aéronefs sur les aires de mouvement des aérodromes et en vol se fait conformément à la réglementation de la circulation aérienne.

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

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

En dehors de l'espace aérien défini ci-dessus, elle s'impose aux aéronefs portant les marques de nationalité béninoise dans la mesure où elle est compatible avec les règles éditées par l'Etat béninois ou l'organisme international dont relève la gestion de l'espace aérien où se trouvent les aéronefs.

Article 62 : Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice des droits du propriétaire.

En ce qui concerne la pollution sonore, des normes au moins équivalentes à celles contenues dans l'Annexe 16 à la convention de Chicago concernant la protection de l'environnement sont fixées par décret pris en conseil des ministres.

Article 63 : Le survol de certaines zones, ou, dans des circonstances

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

Tout aéronef en infraction doit, en cas d'interception, à la première sommation, atterrir dans les conditions fixées par le décret visé au premier alinéa du présent article.

Article 64 : Un aéronef ne doit être conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la sécurité des personnes ou des biens à la surface.

Un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion, en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public.

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

Article 65 : Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec l'autorisation donnée par l'autorité administrative compétente après avis de l'Agence.

Si l'épreuve consiste en un trajet comportant plusieurs atterrissages successifs, l'autorisation est donnée par le ministre en charge de l'Intérieur, après avis du ministre.

SECTION II

DU DROIT D'ATTERRISSAGE

Article 66 : Hors le cas de force majeure, les aéronefs ne peuvent atterrir et prendre le départ que sur les aérodromes régulièrement établis.

Un décret pris sur le rapport du ministre et de celui en charge de l'Intérieur fixe les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome avec l'accord de la personne qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé.

Cet accord n'est toutefois pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'opération d'assistance ou de sauvetage pour lesquelles il est recouru à des aéronefs.

Article 67 : En cas d'atterrissage ou d'amerrissage sur une propriété privée, la personne ayant la jouissance du terrain ou du plan d'eau ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'aéronef dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnée, à moins qu'une procédure pénale n'ait été diligentée.

Article 68 : Les aéronefs qui effectuent un parcours international ne peuvent se poser que sur les aéroports douaniers dans les conditions fixées par la

réglementation en la matière.

Ils peuvent être tenus de suivre une route aérienne 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 l'autorisation administrative délivrée sur demande adressée au ministre, d'atterrir aux aéroports douaniers ; l'autorisation fixe, dans ce cas, l'aérodrome de départ et d'arrivée et éventuellement la route à suivre et les signaux à donner aux passages de la frontière ou de la limite des eaux.

SECTION III

DE LA POLICE DE LA CIRCULATION AERIENNE

Article 69 : Toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doit être pourvue d'une ou des licences d'aptitude, en état de validité.

Un décret fixe les conditions de délivrance de ces licences d'aptitude.

Article 70 : Un aéronef ne peut effectuer des vols que s'il est muni d'un certificat de navigabilité ou d'un laissez-passer exceptionnel délivré après visite de l'aéronef, dans les conditions qui sont déterminées par décret pris en conseil des ministres.

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 nuisance ;
4- les licences ou certificats de l'équipage ;
5- le carnet de route ;
6- le manuel d'exploitation ;
7- la licence de station radio d'aéronef ;
8- le certificat d'exploitation de l'installation radioélectrique de bord si applicable ;
9- la liste nominative des passagers et lieux d'embarquement et de destination ;
10- le manifeste des déclarations détaillées du fret ;
11- le certificat d'assurance d'aéronef ;
12- le permis d'exploitation aérienne.

Le décret détermine, en outre, les marques qui doivent être inscrites sur l'aéronef et les règles opérationnelles, les conditions techniques d'emploi des aéronefs ainsi que des règles opérationnelles qui sont applicables aux aéronefs étrangers.

Les frais de contrôle exigés par les règlements pour la délivrance et pour le maintien du certificat de navigabilité des aéronefs sont à la charge des propriétaires des aéronefs contrôlés, dans les conditions fixées par un arrêté du ministre.

Article 71 : Il est interdit, sauf autorisation spéciale, le transport, par aéronefs, des explosifs, des armes et des munitions de guerre, des pigeons voyageurs, objets de correspondance compris dans le monopole postal.

Les conditions de transport des marchandises dangereuses, des cultures microbiennes et des petits animaux infectés dangereux, font l'objet d'un décret pris en conseil des ministres.

Article 72 : Aucun appareil de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destiné à assurer les communications du service mobile aéronautique ne peut être installé et utilisé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale ; il en est de même des équipements de radionavigation ou de détection électromagnétique.

Les aéronefs affectés à un service public de transport de voyageurs doivent être munis des appareils de radiocommunication nécessaires à la sécurité des vols dans des conditions réglementées.

Dans tous les cas, les membres de l'équipage ayant à utiliser les appareils de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie doivent être munis d'une licence de radionavigant ou d'une qualification de radiotéléphonie.

L'utilisation de ces appareils doit être conforme à la réglementation en vigueur.

Article 73 : Tout aéronef atterrissant sur un aérodrome ou sur une propriété privée du territoire national est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives.

Article 74 : Tout aéronef civil étranger qui, sans titre, survole le territoire béninois ou dont il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé dans l'espace béninois à des fins incompatibles avec les buts de la convention de Chicago, doit se soumettre aux injonctions des services de police et de douane, sous quelque forme que ces injonctions lui soient données.

En outre, sauf cas de force majeure, l'Etat béninois s'abstient de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol et en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs ne doivent pas être mises en danger.

Article 75 : Tout aéronef civil immatriculé en République du Bénin ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente en République du Bénin est tenu :

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

2- de respecter en toutes circonstances, notamment en cas d'interception, les ordres et les 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 76 : Les aéronefs évoluant exclusivement sur les aérodromes et dans les zones agréées par l'autorité administrative comme champ d'expérience ne sont pas soumis aux dispositions des articles 69 à 77 de la présente loi, tant que les évolutions ne donnent pas lieu à un spectacle public. Ils ne peuvent, toutefois, transporter des passagers que s'ils sont munis de certificat de navigabilité et de police d'assurance.

Article 77 : Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité sont reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire béninois si l'équivalence a été admise par la convention de Chicago.

SECTION IV

DU PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE DE L'AVIATION CIVILE (PNS)

Article 78 : L'Etat béninois met en place un programme national de sécurité de l'aviation civile (PNS).

Le programme fixe le cadre réglementaire pour la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) par les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance, les fournisseurs de service de la circulation aérienne, les prestataires de service en escale, les gestionnaires d'aérodromes et les sociétés d'avitaillement en carburant conformément aux dispositions de la convention de Chicago.

SECTION V

DE LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE

Article 79 : La sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien béninois est assurée par l'Etat.

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

Article 80 : Dans l'exercice de ses prérogatives et dans l'exécution des fonctions imposées par la présente loi, l'Agence accorde toute l'attention nécessaire aux impératifs de défense nationale, de l'aviation commerciale et générale et au droit de passage du public à travers l'espace aérien.

Article 81 : L'Agence a le pouvoir et l'obligation d'œuvrer pour la sécurité en vol des aéronefs évoluant dans la circulation aérienne générale en édictant chaque fois que de besoin :

- des principes et règlements visant, au minimum, à la mise en application de toutes les normes contenues dans les Annexes à la convention de Chicago ;

- tous autres principes, règlements ou normes minimales régissant les autres pratiques, les méthodes et les procédures que l'Agence juge nécessaires.

Article 82 : Dans la prescription des normes, des principes et des règlements et dans la délivrance des certificats découlant de la présente loi, l'Agence 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 83 : L'Etat a l'obligation de mettre en place le service fixe aéronautique et le service mobile aéronautique qui concourent à la navigation aérienne, conformément à la réglementation nationale et internationale sur les radiocommunications et les télécommunications.

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

Article 84 : L'assistance météorologique à la navigation aérienne est fournie, dans l'espace aérien où les services de la circulation aérienne sont assurés par l'Etat béninois ou pour son compte. Tous les services assurés par l'Etat relativement à la préparation et à l'exécution de ces vols bénéficient de la même assistance.

Article 85 : Les organismes chargés de l'exploitation et de la gestion des installations des services de navigation aérienne en République du Bénin 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 sa responsabilité civile en cas d'accident, notamment à l'égard du personnel navigant, des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers conformément aux dispositions des conventions internationales en vigueur.

L'Agence obtient cette police à son exigence.

Article 86 : L'Agence a le pouvoir d'édicter et de réviser les normes minimales de sécurité pour l'exploitation des installations de navigation aérienne situées en République du Bénin.

SECTION VI

DE LA REDEVANCE DE ROUTE

Article 87 : L'usage des installations et services mis en œuvre au-dessus du

territoire béninois et dans son voisinage, pour la sécurité de la circulation aérienne en route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunication et de météorologie, donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus dite "redevance de route".

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

Le taux de la redevance et les modalités de son recouvrement sont fixés par arrêté pris par le ministre.

Article 88 : En cas de non paiement de la redevance due par l'exploitant de l'aéronef ou son propriétaire, l'autorité ou l'organisme chargé de sa liquidation et de son recouvrement est admis, dès qu'un aéronef exploité par cet exploitant ou appartenant à ce propriétaire atterrit sur le territoire béninois, 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 du litige.

SECTION VII

DE LA RECHERCHE ET DU SAUVETAGE DES AERONEFS EN DETRESSE

Article 89 : Le commandant de bord d'un aéronef en situation de détresse dans l'obligation d'atterrir sur un aérodrome non douanier sollicite les instructions des services de la circulation aérienne.

L'aéronef et ses occupants demeurent sous la responsabilité des organes chargés de la sécurité, attendant les instructions.

Article 90 : En cas de disparition sans nouvelle d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois (3) mois après la date d'envoi des dernières nouvelles.

Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration de ce délai, être constaté par jugement conformément à la législation en vigueur en République du Bénin.

Il appartient au ministre de déclarer, le cas échéant, la présomption de disparition et d'adresser au tribunal compétent les réquisitions nécessaires pour la constatation judiciaire des décès des personnes disparues.

Les ayants-droit des victimes peuvent également agir, conformément à la législation nationale en vigueur en République du Bénin, à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès. La requête est, dans ce cas, communiquée par le ministère public au ministre.

Article 91 : Toute personne qui découvre une épave d'aéronef est tenue d'en faire la déclaration à l'autorité administrative ou locale la plus proche dans les quarante-huit (48) heures de la découverte.

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

Article 92 : Les dispositions prévues au code de la marine marchande sur l'assistance et le sauvetage maritime en République du Bénin sont applicables aux aéronefs en péril en mer et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.

Article 93 : La recherche et le sauvetage des aéronefs en détresse sont assurés par les organes habilités de l'Etat.

Les modalités d'application des dispositions de la présente section sont fixées par décret pris en conseil des ministres conformément aux normes et pratiques recommandées contenues dans l'Annexe 12 à la convention de Chicago.

CHAPITRE IV

DE LA RESPONSABILITE RESULTANT DE L'EXPLOITATION DES AERONEFS

SECTION I

DE LA RESPONSABILITE CIVILE

Article 94 : Les pilotes sont tenus, au cours de la circulation aérienne de se conformer aux règlements relatifs à la police de la circulation, aux règles de l'air et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

Article 95 : En cas de dommages causés par un aéronef en évolution ou non à un autre aéronef en évolution ou non, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est régie par les dispositions du code civil.

Article 96 : L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux tiers situés à la surface, par les évolutions de l'aéronef ou par les personnes ou objets qui en tomberaient.

Article 97 : Sauf autorisation spéciale, il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets de quelque nature que ce soit à l'exception du lest réglementaire.

En cas de jet par suite de force majeure ou de jet spécialement autorisé ayant causé un dommage aux personnes et aux biens à la surface, la responsabilité est régie par les dispositions de l'article 99 de la présente loi.

Article 98 : En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont

solidairement responsables des dommages causés aux tiers.

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

Article 99 : L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur.

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

SECTION II

DES ACCIDENTS ET INCIDENTS

Article 100 : Tout accident ou tout incident survenu au sol ou dans l'espace aérien soumis à la souveraineté de la République du Bénin doit être déclaré par le commandant de bord à l'organe de contrôle de la circulation aérienne et à l'Agence ou l'autorité administrative ou locale la plus proche avec laquelle il peut rentrer en liaison. Il doit être précisé dans la déclaration si l'accident ou l'incident a causé des dommages aux personnes et/ou aux biens.

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

Article 101 : Si le commandant de bord est hors d'état de faire la déclaration mentionnée à l'article 100 ci-dessus, celle-ci incombe aux dirigeants de la compagnie exploitant l'aéronef ou au propriétaire de l'appareil.

La déclaration est faite, dans ce cas, à l'entité chargée des enquêtes sur les accidents ou incidents d'aviation telle que prévue par la réglementation communautaire. Cette entité met en œuvre les procédures d'enquête conformément aux dispositions de la présente loi et de l'Annexe 13 à la convention de Chicago.

Article 102 : Lorsque l'accident ou l'incident est survenu hors du territoire béninois à un aéronef immatriculé en République du Bénin, la déclaration prévue à l'Article 100 ci-dessus est faite par les dirigeants de la compagnie exploitant l'aéronef auprès de l'Agence.

Par ailleurs, le Commandant de bord de l'aéronef accidenté a l'obligation d'aviser le représentant de l'Etat béninois relevant du ministère en charge des affaires étrangères ou la représentation de l'organisme habilité de contrôle de la navigabilité.

Article 103 : Toute personne physique ou morale qui, dans l'exercice d'une activité régie par la présente loi, a connaissance d'un accident ou d'un incident d'aviation civile est tenue d'en rendre compte sans délai à l'organisme permanent, au ministre ou, le cas échéant, à son employeur selon les modalités fixées par arrêté du ministre.

Article 104 : Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile ou d'un événement au sens de l'arrêté ministériel précité dans les conditions prévues à l'article 103, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident, incident ou événement, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

Article 105 : Si l'accident ou l'incident entraîne des dommages aux personnes ou aux biens transportés ainsi qu'aux tiers à la surface, le procureur de la République ou l'autorité judiciaire compétente est tenu informé par les autorités aéronautiques.

Article 106 : Il est procédé à toutes investigations et enquêtes en vue de rechercher et de constater les causes des accidents ou incidents par l'entité d'enquête visée à l'article 112 ci-dessous.

Article 107 : Les dirigeants de sociétés de construction aéronautique, des ateliers d'entretien ou de révision ou des sociétés de classification sont tenus de déclarer aux services compétents les défauts résultant d'un accident ou incident et susceptibles de compromettre la sécurité d'un aéronef dans un délai de trente (30) jours à compter de leur constatation dans ces sociétés ou ateliers.

Article 108 : Lorsqu'un aéronef est endommagé en territoire béninois, quelle que soit sa nationalité, ou lorsque les dégâts sont constatés sur ce territoire et si l'avarie est jugée comme étant susceptible de compromettre la sécurité de l'aéronef, de son équipage, de son chargement, ou des personnes et des biens au sol, il peut être interdit de vol jusqu'à sa remise en état. Cette interdiction est signifiée, par ordre de priorité, à l'Etat d'immatriculation, puis au propriétaire, à l'exploitant ou au commandant de bord de l'aéronef.

Toutefois, lorsque les opérations nécessaires à la remise en état d'aptitude de vol ne peuvent être effectuées à l'endroit où l'aéronef se trouve immobilisé, son convoyage en un lieu où ces opérations sont possibles peut être autorisé, sous réserve des conditions spéciales propres à sauvegarder la sécurité du vol.

Article 109 : Dans le cas de dommage à un aéronef inscrit à un registre d'immatriculation étranger, tous les renseignements nécessaires pour apprécier la gravité des dommages et les dispositions prises pour la remise en état de l'aéronef doivent être communiqués aux autorités aéronautiques du pays d'immatriculation.

Si l'Etat d'immatriculation considère que l'aéronef endommagé reste apte au vol, celui-ci est autorisé à reprendre son vol.

Article 110 : Pour tout accident survenu soit au cours des opérations de contrôle prévues par la présente loi, soit en dehors de ces opérations, mais sur du matériel vérifié, le propriétaire de l'aéronef conserve la responsabilité des dommages causés quelle qu'en soit la nature, y compris les dommages subis par les tiers.

SECTION III

DE L'ORGANISME EN CHARGE DE L'ENQUETE : LE BUREAU ENQUETES-ACCIDENTS

Article 111 : Tout accident ou incident grave fait l'objet d'une enquête technique par l'Etat d'occurrence, conformément aux dispositions de l'Annexe 13 à la convention de Chicago et à celles de la règlementation communautaire de l'Union.

L'enquête technique sur un accident ou un incident a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents. Cette enquête ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

Les enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aviation sont du ressort du ministre.

L'ouverture et le déroulement des enquêtes sont régis par les textes réglementaires conformes à l'Annexe 13 à la convention de Chicago.

Article 112 : L'enquête technique est effectuée par un organisme permanent spécialisé dénommé "Bureau Enquêtes-Accidents".

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

Article 113 : Dans le cadre de l'enquête, le Bureau Enquêtes-Accidents et les membres de la commission d'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité, ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

Article 114 : Seuls les agents du Bureau Enquêtes-Accidents commissionnés à cet effet par le ministre peuvent exercer les attributions des enquêteurs techniques.

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

Un décret pris en conseil des ministres fixe les attributions et les conditions de désignation des enquêteurs de première information et de nomination des enquêteurs techniques et des membres de la commission d'enquête.

Article 115 : Les moyens dont dispose le Bureau Enquêtes-Accidents sont :

- une subvention de l'Etat ;
- en cas d'accidents ou d'incidents, la contribution des compagnies aériennes impliquées dans l'évènement ;
- le produit des prestations extérieures du Bureau Enquêtes-Accidents.

Article 116 : Le Bureau Enquêtes-Accidents peut demander l'assistance d'organismes ou d'entités d'autres Etats pour qu'ils fournissent :

a) des installations, équipements et appareils ;

b) des experts spécialisés dans ce type d'enquête, afin de leur confier des travaux déterminés.

TITRE III

DES AERODROMES

CHAPITRE I

DU REGIME DES AERODROMES

SECTION I

DE LA CREATION ET DE L'EXPLOITATION

Article 117 : L'ouverture et la fermeture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique sont prononcées, après enquête technique, par décret sur rapport du ministre.

Article 118 : Pour assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations aériennes sur les aérodromes béninois, l'Etat met en place une réglementation nationale pour la conception, l'exploitation technique, la certification et la surveillance continue des aérodromes, conformément aux Annexes à la convention de Chicago et aux autres documents techniques de l'OACI.

Article 119 : L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à tout moment, être soumise à certaines restrictions, temporairement interdite ou définitivement interdite, si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant, ou si des raisons d'ordre public le justifient. Ces décisions font l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

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

Article 120 : La création d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat est subordonnée à la conclusion d'une convention entre le ministre et la personne physique ou la personne morale de droit public ou de droit privé qui crée l'aérodrome. Cette convention doit être approuvée par le ministre assurant la tutelle de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, sauf à requérir l'accord du ministre en charge des finances si elle implique des obligations financières à la charge de l'Etat.

Article 121 : Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions fixées par décret.

Les travaux de création et d'extension d'infrastructures aéroportuaires donnent lieu à l'établissement préalable d'une étude d'impact environnemental.

La création d'un aérodrome par un particulier doit donner lieu à la signature d'une convention entre le ministre et lui, sauf à en requérir l'accord du ministre en charge des finances si elle implique des obligations financières à la charge de l'Etat.

Article 122 : Pour des raisons de défense nationale, l'Etat peut, par décret, se substituer temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome.

SECTION II

DE LA CLASSIFICATION

Article 123 : Les dispositions de la présente section sont applicables aux aérodromes particuliers, héliports et hydrobases.

Article 124 : Les critères de classification des aérodromes sont déterminés par décret pris en conseil des ministres, conformément à l'Annexe 14 à la convention de Chicago concernant les aérodromes.

SECTION III

DES CONDITIONS D'EXPLOITATION ET DE GESTION DES AERODROMES

Article 125 : L'Etat peut confier la construction, l'entretien, l'exploitation et la gestion des aérodromes qui lui appartiennent à des personnes morales de droit privé dans le cadre d'une convention de concession de service public.

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

La durée maximale de la convention, lorsqu'elle inclut la construction de l'aérodrome, est de trente (30) ans aussi bien pour les aéroports internationaux que pour les autres aéroports.

Article 126 : Tout ou partie de la gestion commerciale des aérodromes et installations terminales appartenant à l'Etat peut être confiée à un établissement public ou privé et aux personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions fixées par décret.

Dans l'un ou l'autre de ces cas, la partie concédante est le ministère.

A ce titre, l'Agence perçoit une redevance annuelle sur les chiffres d'affaires des concessionnaires.

Le taux de cette redevance annuelle est défini d'accord parties et mentionné dans le contrat de concession.

Article 127 : Les gestionnaires des aérodromes sont astreints à la souscription d'une police d'assurance "responsabilité civile" et assurance "tous risques".

Article 128 : Sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers donnent lieu à une rémunération sous la forme de redevances perçues au profit de la personne qui fournit le service, notamment à l'occasion des opérations suivantes :

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

Article 129 : Un arrêté conjoint du ministre et celui des finances fixent les taux de ces redevances, et détermine l'autorité ou l'organisme chargé de leur liquidation, de leur recouvrement et des modalités de leur perception.

Cet arrêté peut 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 130 : Les redevances sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments et outillages et doivent correspondre aux services rendus.

En cas de non-paiement des redevances 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 du montant dû.

SECTION IV

DE LA CERTIFICATION DES AERODROMES

Article 131 : Nul ne peut exploiter un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique internationale s'il n'a obtenu de l'Agence, un certificat de sécurité aéroportuaire pour cet aérodrome.

Article 132 : Nul ne peut exploiter un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique nationale s'il n'a obtenu de l'Agence, un certificat de sécurité aéroportuaire pour cet aérodrome.

Article 133 : Le postulant soumet à l'approbation de l'Agence une demande établie dans la forme prescrite par l'arrêté du ministre. Le manuel d'aérodrome établi pour l'aérodrome dont il s'agit en fera partie intégrante.

Article 134 : Le certificat est délivré lorsque l'exploitant d'aérodrome aura démontré que les installations et équipements, les services, le personnel et les procédures d'exploitation de l'aérodrome assurent de façon satisfaisante la sécurité des aéronefs et qu'un système acceptable de gestion de la sécurité est en place à l'aérodrome.

Article 135 : Les critères de certification sont fixés par arrêté du ministre.

SECTION V

DES DISPOSITIONS SANITAIRES

Article 136 : Le contrôle sanitaire aux frontières est régi sur le territoire de la République du Bénin par les dispositions des règlements sanitaires pris par l'organisation mondiale de la santé, des arrangements internationaux et des lois et règlements nationaux intervenus ou à intervenir en cette matière en vue de prévenir la propagation par voie aérienne des maladies transmissibles.

SECTION VI

DE L'ASSISTANCE EN ESCALE

Article 137 : Les services d'assistance en escale sont les services rendus à un transporteur aérien sur un aérodrome ouvert au trafic commercial.

L'auto-assistance en escale consiste, pour un transporteur aérien, à effectuer pour son propre compte une ou plusieurs catégories de services d'assistance sans

onclure avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant our objet la prestation de tels services.

Article 138 : Les entreprises qui désirent fournir des services d'assistance en scale doivent obtenir au préalable un agrément, délivré par le ministre, qui atteste e leurs compétences techniques.

Les critères d'octroi de cet agrément et les conditions d'exercice de l'activité ont fixés par arrêté du ministre.

Article 139 : Les entreprises prestataires de services d'assistance en escale sont streintes à la souscription d'une police d'assurance couvrant leurs activités.

Article 140 : Le ministre, sur proposition de l'Agence, limite le nombre de restataires de services pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en scale lorsque :

a) le niveau d'activité ne permet pas l'existence de plusieurs opérateurs avec s garanties de continuité de service public ;

b) les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponible, otamment en fonction de l'encombrement et du taux d'utilisation des surfaces, ntraînent une impossibilité d'ouverture du marché de l'assistance en escale ;

c) les contraintes spécifiques de sécurité ou de sûreté l'imposent.

SECTION VII

DE LA FACILITATION

Article 141 : L'Etat met en place un comité national de facilitation qui élabore programme national de facilitation de l'aviation civile.

Le programme national de facilitation de l'aviation civile définit toutes les esures nécessaires pour faciliter le mouvement des aéronefs, des équipages, des assagers, des marchandises, de la poste et des provisions de bord en éliminant les bstacles et retards inutiles, conformément à l'Annexe 9 à la convention de hicago concernant la facilitation.

Article 142 : Le comité national de facilitation est placé sous l'autorité de Agence qui veille à la mise en œuvre du programme.

Sa composition et son fonctionnement sont fixés par arrêté du ministre.

CHAPITRE II

DES SERVITUDES AERONAUTIQUES, DE LA SÛRETE DE L'AVIATION CIVILE, DU RISQUE AVIAIRE ET DE LA PROTECTION DE L'EXPLOITATION

SECTION I

DES SERVITUDES AERONAUTIQUES

Article 143 : Il est institué des servitudes spéciales dites "servitudes aéronautiques" pour assurer la sécurité de la circulation des aéronefs.

Les servitudes comprennent :

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

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

Article 144 : Les dispositions de la présente section sont applicables :

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

b) aux aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par une personne physique ou morale autre que l'Etat ;

c) aux installations d'aides à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;

d) à certains emplacements correspondant à des points de passages préférentiels pour la navigation aérienne.

Article 145 : Les servitudes prévues à l'article 143 assurent à la navigation aérienne, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles prévues à l'Annexe 14 à la convention de Chicago concernant les aérodromes.

Article 146 : Le ministre ou, pour les aérodromes ou itinéraires qui le concernent, le ministre en charge de la défense nationale peut prescrire le balisage de jour et/ou de nuit de tous les obstacles qu'il juge dangereux à 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 147 : Pour la réalisation des balisages visés à l'article 146, l'Etat dispose des droits d'appui de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures.

Ces droits peuvent être exercés par les personnes privées éventuellement chargées du balisage.

Article 148 : A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement en application de la présente loi, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, peuvent constituer des obstacles à la navigation aérienne est soumis à une autorisation spéciale du ministre ou, en ce qui le concerne, du ministre en charge de la défense nationale.

Des arrêtés ministériels 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 ou, en ce qui le concerne, du ministre en charge de la défense nationale.

Article 149 : Lorsque, pour les besoins du trafic aérien, l'Etat décide de l'extension ou de 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 ou approuvés, peuvent être déclarés réservés par décret, après enquête publique dans les formes prévues par les dispositions applicables en matière d'expropriation.

Article 150 : L'occupation du domaine aéroportuaire est soumise à une autorisation préalable de l'Etat.

Article 151 : La circulation des personnes ou des véhicules dans certaines zones du domaine aéroportuaire est autorisée par voie réglementaire.

SECTION II

DE LA SÛRETE DE L'AVIATION CIVILE

Article 152 : La sûreté de l'aviation civile est une prérogative exclusive de l'Etat béninois conformément à l'Annexe 17 à la convention de Chicago.

Cependant, certains aspects opérationnels de la sûreté peuvent être délégués. Les modalités de cette délégation sont fixées par arrêté du ministre.

Article 153 : L'objectif principal de l'Etat béninois, pour ce qui concerne la sûreté de l'aviation civile, est d'assurer la protection et la sécurité des passagers, des

équipages, du personnel au sol, du grand public, des aéronefs ainsi que des installations et services d'aéroport qui servent à l'aviation civile sous tous les aspects relatifs aux actes d'intervention illicite commis au sol ou en vol. Cet objectif est atteint aux moyens des règlements et par la mobilisation de diverses ressources humaines et matérielles.

L'Agence est l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation. Elle définit, met en œuvre et veille, en coordination avec les autres administrations concernées, à la mise en œuvre de la politique de l'Etat en matière d'aviation civile.

Dans ce cadre, elle a le pouvoir de formuler, d'appliquer, de tenir à jour et de réviser le programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC) de manière compatible avec les dispositions de l'Annexe 17 à la convention de Chicago et de publier les règlements nécessaires à l'application dudit programme national.

Article 154 : Tout exploitant d'aéronefs national ou étranger assurant des liaisons internationales à partir de la République du Bénin doit disposer d'un programme de sûreté de l'exploitant dont les dispositions sont au moins équivalentes aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile.

Ledit programme doit être déposé auprès de l'Agence pour approbation, sous peine d'interdiction d'exploitation.

Article 155 : Les services de gendarmerie, de police et des douanes concourent à la sûreté de l'aviation civile dans les conditions fixées par la règlementation nationale.

SECTION III

DU RISQUE AVIAIRE

Article 156 : Toutes activités et tous comportements susceptibles d'attirer les oiseaux près d'un aéroport du territoire national sont interdits.

Les modalités de mise en œuvre des présentes prescriptions sont fixées par décret pris en conseil des ministres.

SECTION IV

DE LA PROTECTION DE L'EXPLOITATION

Article 157 : 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 ordre de l'autorité aéroportuaire.

Article 158 : Dans le cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement, le gestionnaire de l'aéroport, sous réserve d'en rendre compte à l'Agence prend 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 sont prises par le gestionnaire de l'aéroport, sous réserve d'en rendre compte à l'Agence, dans le cas où le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'animaux constituant un obstacle ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement ; dans ce cas, l'enlèvement a lieu aux frais et risques dudit gardien.

Article 159 : 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 160 : La participation des populations riveraines des aérodromes à la gestion de l'environnement est organisée et encouragée, à travers notamment :

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

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

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

TITRE IV

DU TRANSPORT AERIEN

CHAPITRE I

DES MODES D'EXPLOITATION DES AERONEFS

Article 161 : L'activité du transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'un agrément de transport et d'un permis d'exploitation aérienne délivrés par l'autorité administrative dans les conditions fixées par arrêté du ministre.

Article 162 : Tout travail aérien est soumis à une autorisation préalable de l'Agence, dans les conditions fixées par arrêté du ministre.

Article 163 : Les conditions d'exécution des vols privés sont fixées par la réglementation nationale.

CHAPITRE II

DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

SECTION I

DES TRANSPORTEURS BENINOIS

Article 164 : L'exercice d'une activité de transport aérien à titre professionnel et contre rémunération est subordonné à l'obtention préalable d'un agrément du ministre dans les conditions fixées par arrêté.

L'agrément visé est complété par un permis d'exploitation aérienne délivré par l'Agence et dont les modalités de délivrance, de validité, de maintien et de retrait sont définies conformément à la réglementation en vigueur.

Article 165 : Les entreprises autorisées au titre des dispositions de l'article 161 ci-dessus doivent soumettre à l'approbation préalable de l'Agence :

1- leurs programmes généraux d'achat et de location de matériel volant ;

2- leurs programmes d'exploitation comportant en particulier l'indication des types de matériel normalement utilisés sur chacun des services prévus dans ces programmes.

Article 166 : Pour la détermination de ses tarifs, l'entreprise de transport aérien doit se conformer à la réglementation en vigueur.

Article 167 : Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique que l'Agence exerce en vue d'assurer la supervision de la sécurité du transport aérien.

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

Article 168 : Le contrôle de l'Etat est exercé sur les entreprises de transport aérien en ce qui concerne l'application des dispositions fixées par les conventions internationales, les lois et règlements nationaux en vigueur relatifs au personnel navigant, à l'exploitation technique et commerciale du matériel volant et à la réglementation administrative.

En ce qui concerne l'exploitation technique, ce contrôle porte notamment sur :

- l'application des règles de la circulation aérienne ;
- la vérification de la présence et de la validité des documents obligatoires pour les vols internationaux tels que : certificat d'immatriculation, carnet de route, certificat de navigabilité, licences de l'équipage, certificat d'exploitation radio de bord, manifeste des passagers et du fret ;

- la compétence des personnels techniques (membres d'équipage et personnels au sol) ;

- l'entretien et la maintenance adéquats des équipements au sol et du matériel volant ;

- la disponibilité et la mise à jour de la réglementation technique de chaque exploitant ou opérateur ainsi que prestataire de service.

Article 172 : Il est institué au sein de l'Agence, un corps des inspecteurs de l'aviation civile qui a pour missions de remplir les obligations de l'Etat en matière de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile.

Les inspecteurs de l'aviation civile nommés doivent, avant d'entrer en fonction, prêter serment devant la juridiction compétente.

La formule du serment est la suivante : *« je jure d'exécuter mes fonctions avec probité dans le strict respect des lois et règlements ».*

Il est établi au profit des inspecteurs de l'aviation civile un document officiel d'identité.

Les inspecteurs de l'aviation civile sont protégés contre les menaces et attaques de quelque nature que ce soit dont ils peuvent faire l'objet dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leur fonction.

Un décret pris en conseil des ministres détermine les critères de nomination, la rémunération et les modalités d'exercice des pouvoirs des inspecteurs de l'aviation civile.

Article 173 : Sur présentation de leur carte, les inspecteurs de l'aviation civile ont accès à tout moment et sans restriction aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel et aux installations où s'exercent les activités contrôlées. Ils ont également accès aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs, mentionnés à l'article 171, présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes, l'inspecteur de l'aviation civile peut :

a) prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;

b) en cas de risque immédiat, ordonner l'interdiction totale ou partielle de l'exercice des privilèges d'une licence, d'un certificat ou d'un document aéronautique ;

c) procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité.

Article 174 : Les entreprises de transport aérien autorisées doivent, sur la

demande des inspecteurs de l'Agence chargés du contrôle, communiquer à ceux-ci tous les documents nécessaires à l'exercice de leurs fonctions.

Les inspecteurs chargés du contrôle ont accès, sans restriction et à tout moment, aux aéronefs et installations des entreprises autorisées pour l'exercice de leur fonction, sur présentation d'une carte professionnelle et d'un ordre de mission dûment délivrés par l'Agence.

SECTION II

DES TRANSPORTEURS ETRANGERS

Article 175 : Sous réserve des dispositions en vigueur, l'exploitation par des compagnies aériennes étrangères de lignes internationales régulières de transport aérien en provenance ou à destination de la République du Bénin est subordonnée à l'autorisation préalable de l'Agence.

Article 176 : Les dispositions des articles 167, 168, 173 et 174 de la présente loi sont applicables aux transporteurs aériens étrangers.

Article 177 : Les programmes horaires, tarifs et données techniques d'exploitation des entreprises étrangères de transport aérien assurant des services en provenance ou à destination de la République du Bénin doivent être soumis à l'Agence dans les conditions fixées par la règlementation en vigueur.

Article 178 : Le transport commercial de personnes et de marchandises entre deux points situés en République du Bénin est réservé aux transporteurs béninois et aux transporteurs des autres Etats membres de l'Union sauf dérogations spéciales et temporaires.

CHAPITRE III

DU CONTRAT DE TRANSPORT AERIEN

SECTION I

DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article 179 : Le contrat de transport de marchandises est constaté par une lettre de transport aérien ou un récépissé émis par le transporteur.

Ce 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 180 : Sous réserve des règles du code de commerce relatives aux transports par terre et par eau applicables au transport par air, le contrat de transport de marchandises par air est régi par les dispositions de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et de toute

convention ou protocole la modifiant ou la complétant et applicable en République du Bénin, même si le transport n'est pas international au sens de cette convention.

Article 181 : Le transporteur dresse un manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées dans les conditions fixées par voie règlementaire. Un duplicata du manifeste doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué, sur leur demande, aux inspecteurs de l'Agence et aux agents de douanes.

Le récépissé doit comporter les mentions relatives en particulier à l'identification des parties, à la caractérisation des marchandises notamment quant à leur poids, quantité et qualité, au lieu d'embarquement et de débarquement.

Article 182 : Le jet de marchandises indispensable au salut de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire, en 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 183 : L'action en responsabilité doit être portée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans les deux (02) ans à compter du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination ou de l'arrêt de transport.

Article 184 : La responsabilité du transporteur aérien de marchandises est limitée à un montant fixé par arrêté du ministre, conformément aux dispositions de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et de toute convention ou protocole la modifiant ou la complétant et applicable en République du Bénin.

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

Article 185 : La fraude prévue à l'article 184 de la présente loi consiste pour le transporteur à dissimuler ou tenter de dissimuler les avaries, manquements ou retards ou, par tout autre moyen, à 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 186 : En cas de transports successifs, chaque transporteur est censé être partie au contrat effectué sous son contrôle.

En cas d'accident ou de retard, le transporteur répond du dommage survenu sous sa responsabilité.

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 187 : Afin d'assurer la sécurité des vols, les transporteurs aériens doivent recourir aux services d'un "agent habilité" pour l'expédition du fret, des envois express ou des colis postaux en vue de leur transport ou mettre en œuvre, suivant les conditions définies par l'arrêté prévu à l'article 191 de la présente loi, des procédures de sûreté spécifiques pouvant comporter des visites de sûreté pratiquées par les agents habilités par l'Agence assistés des services des douanes.

Peuvent être agréés en qualité d'"agent habilité" par le ministre, les entreprises ou les organismes qui mettent en place des procédures appropriées de sûreté en vue du transport de fret ou de colis pour leur compte ou pour le compte d'un tiers. Ces marchandises ne sont pas soumises aux contrôles prévus à l'alinéa précédent, l'Etat conservant toutefois la faculté d'imposer ces contrôles si les circonstances l'exigent.

Article 188 : En cas de dommage résultant d'un acte malveillant et causé par des colis postaux ou du fret visés par le présent article, la responsabilité d'un "agent habilité" ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures de sûreté prévues par la présente loi.

Article 189 : L'agrément peut être refusé ou retiré lorsque l'entreprise ou l'organisme ne se conforme pas aux obligations prévues par les dispositions des articles 188 et 190 ci-dessus ou par l'arrêté d'application mentionné à l'article 191 de la présente loi ou peut constituer, par ses méthodes de travail ou le comportement de ses dirigeants ou agents, un risque pour la sûreté.

L'agrément ne peut être retiré qu'après que l'entreprise ou l'organisme concerné ait été mis en demeure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

Article 190 : Les officiers de police judiciaire, les inspecteurs de l'Agence commis et les agents des douanes sont chargés de vérifier que les entreprises ou organismes ayant demandé un agrément sont en mesure de satisfaire aux conditions posées à l'obtention dudit agrément et que ceux l'ayant obtenu respectent ces conditions. A cet effet, ils ont accès, à tout moment, aux locaux et terrains à usage professionnel des entreprises ou organismes titulaires de l'agrément ou qui en demandent le bénéfice, à l'exception des pièces exclusivement réservées à l'habitation.

Ils peuvent requérir, pour l'accomplissement de leurs missions, l'ouverture de tous colis, bagages et véhicules professionnels en présence du responsable de l'entreprise ou de l'organisme, ou des préposés en cas d'absence de celui-ci, et se faire communiquer les documents comptables, financiers ou techniques propres à faciliter l'accomplissement de leurs contrôles.

Article 191 : Un arrêté du ministre fixe les conditions d'application des

dispositions contenues dans les dispositions des articles 188 et 190 de la présente loi.

Cet arrêté tient compte des contraintes propres à chacune des catégories de personnes visées à l'article 187. Il peut prévoir que le fret ou les colis postaux ainsi que les correspondances et le transport de la presse sont soumis à des règles particulières ou sont exemptés de procédures de sûreté.

Il détermine également les prescriptions que les entreprises ou organismes visés au deuxième alinéa de l'article 187 doivent respecter en matière de réception et de contrôle pour éviter des dépôts et des expéditions anonymes.

SECTION II

DES RELATIONS ENTRE TRANSPORTEURS

Article 192 : A l'égard des ayants-droit du propriétaire de la marchandise et du passager, 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.

SECTION III

DU TRANSPORT DE PERSONNES

Article 193 : Le contrat de transport de passagers doit être constaté par la délivrance d'un titre de transport individuel ou collectif de départ.

Le titre de transport doit contenir l'indication des points de départ et de destination ou l'indication d'une escale si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même Etat Partie et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat.

Ce contrat court de l'enregistrement avec la remise du ticket d'embarquement à la fin des formalités de débarquement, incluant la livraison des bagages accompagnés.

Article 194 : Sous réserve des dispositions ci-dessous, le contrat de transport aérien de personnes est régi par la convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et de toute autre convention ou protocole la modifiant ou la complétant, même si le transport n'est pas international au sens de cette convention.

Article 195 : 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 196 : La responsabilité du transporteur de personnes est régie par les

dispositions de la convention de Montréal du 28 mai 1999 ou toute autre convention ou protocole la modifiant ou la complétant et par les dispositions réglementaires en la matière qui la mettent en cause et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir.

Article 197 : L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du lieu d'embarquement ou de destination, 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.

L'action en responsabilité est prescrite si elle n'a été intentée dans un délai de deux (02) ans à compter du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination, ou de l'arrêt du transport.

Le mode de calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

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

Article 199 : Pour les transports internationaux, le transporteur ne peut embarquer les voyageurs qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à débarquer au point d'arrivée et aux escales prévues.

SECTION IV

DE L'AFFRETEMENT ET DE LA LOCATION D'AERONEFS

Article 200 : L'affrètement, la location et le crédit-bail constituent des formes d'exploitation d'aéronefs dont les modalités sont fixées par arrêté du ministre.

Ces modalités tiennent compte des dispositions de l'article 83 bis de la convention de Chicago.

Les contrats d'affrètement, de location et de crédit-bail sont approuvés par l'Agence.

Article 201 : En cas d'affrètement pour une durée déterminée, les membres de l'équipage, tel qu'il est défini par la règlementation en vigueur, restent, sauf convention contraire, les préposés du fréteur.

Article 202 : Toute entreprise frétant un aéronef, à titre onéreux, pour une opération de transport est soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public, quelle que soit l'utilisation faite par l'affréteur de cet aéronef.

Article 203 : La location peut également se faire sous forme de crédit-bail.

TITRE V

DES PERSONNELS DE L'AVIATION CIVILE

CHAPITRE I

DU PERSONNEL MEMBRE D'EQUIPAGE PROFESSIONNEL

SECTION I

DES CATEGORIES DE PERSONNEL MEMBRE D'EQUIPAGE

Article 204 : La qualité de membre d'équipage professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant de façon habituelle et principale, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération :

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

Article 205 : Les membres d'équipage professionnels de l'aéronautique civile appartiennent à une ou plusieurs des trois (03) catégories suivantes :

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

SECTION II

DES BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS

Article 206 : La liste des brevets et licences, les conditions requises pour leur obtention, le régime, les programmes et règlements des examens y afférents pour leur obtention, ainsi que les modalités d'exemption pour l'obtention des brevets et certaines épreuves théoriques en faveur des candidats titulaires de certains titres béninois ou étrangers sanctionnant des connaissances au moins égales à celles exigées pour ces épreuves sont fixés par arrêté du ministre.

En aucun cas, les bénéficiaires des exemptions ci-dessus ne peuvent être exemptés de l'examen pratique.

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

Tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions.

Aucun membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'Etat béninois ou des Etats sur le territoire desquels il pénètre.

Article 207 : 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 correspondants sont fixés par voie réglementaire.

Article 208 : Tout titulaire d'une licence doit être détenteur d'un carnet de vol dont le modèle est défini par arrêté du ministre et sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols.

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

Article 209 : La délivrance des titres et qualifications aéronautiques ainsi que la fourniture de divers imprimés et services par le ministre donnent lieu au versement de redevances dont les modalités d'établissement et de recouvrement ainsi que le montant sont fixés par arrêté dudit ministre.

SECTION III

DU REGISTRE D'INSCRIPTION

Article 210 : Nul ne peut faire partie du personnel des membres d'équipage professionnels de l'aéronautique civile s'il n'est inscrit sur un registre aéronautique correspondant à sa catégorie.

Toutefois, le personnel des services complémentaires de bord recruté pour une durée inférieure à six (06) mois n'est pas inscrit sur le registre.

Article 211 : Pour son inscription au registre, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

- être de nationalité béninoise ;

- être titulaire des brevets ou du certificat de sécurité de sauvetage ainsi que, suivant le cas, des licences en cours de validité correspondant au registre considéré ;

- présenter un extrait de casier judiciaire vierge datant de trois (03) mois au plus à la date de la demande d'inscription sur le registre.

Par ailleurs, les règles applicables à l'établissement et à la tenue de ces registres, les conditions dans lesquelles les modifications d'inscription, le refus d'inscription, la suspension, la radiation et la réinscription sur le registre sont fixés par arrêté du ministre.

Article 212 : A titre exceptionnel, l'inscription sur les registres du personnel des membres d'équipage professionnels de l'aéronautique civile des personnes n'ayant pas la nationalité béninoise peut, pour chaque cas particulier, être autorisée par arrêté du ministre.

SECTION IV

DU COMMANDANT DE BORD ET DE L'EQUIPAGE

Article 213 : 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 par l'exploitant, conformément à la réglementation en vigueur.

Article 214 : 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 suivant l'ordre fixé par cette liste, jusqu'au lieu d'atterrissage.

Article 215 : Le commandant de bord est responsable de l'exécution du vol et a autorité sur les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef.

En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur. Il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol, changer de destination chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité et, sous réserve d'en rendre compte à

l'exploitant, en fournissant les motifs de sa décision.

Article 216 : Le commandant de bord est consignataire de l'aéronef et responsable du chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit, sans mandat spécial de :

- engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;
- faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ;

- prendre toutes les dispositions en vue d'effectuer toutes dépenses visant à assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;

- engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et le congédier au terme de celle-ci ;

- emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées aux paragraphes précédents.

SECTION V

DU CONSEIL DE DISCIPLINE

Article 217 : Un Conseil de discipline composé des personnels de l'aéronautique civile est chargé de proposer au ministre l'application des sanctions administratives à l'égard des membres du personnel de l'aéronautique civile, reconnus coupables d'infractions à la présente loi, aux textes subséquents et aux règlements d'application pris en la matière.

Article 218 : Le Conseil de discipline de l'aéronautique civile comprend trois sections :

- celle des membres d'équipage professionnel ;
- celle des membres d'équipage non professionnel ;
- celle des autres personnels aéronautiques.

Le conseil de discipline est présidé par le directeur général de l'Agence.

La composition, le fonctionnement et les attributions du conseil de discipline sont fixés par arrêté du ministre.

En ce qui concerne les autres personnels aéronautiques détenteurs de licence ou de qualifications, les dispositions prévues par le code du travail en la matière leur sont applicables en cas de présomptions graves d'atteinte à la sécurité.

Article 219 : Le conseil de discipline peut prononcer les sanctions suivantes :

- avertissement ;

- blâme ;
- retrait temporaire avec ou sans sursis d'un ou plusieurs certificats ou licences ;
- retrait définitif d'un ou de plusieurs certificats ou licences ;
- radiation du registre prévu à l'article 210 de la présente loi.

Article 220 : Le conseil de discipline se réunit sur convocation du directeur général de l'Agence dans les cas suivants :

- rapport circonstancié du commandant de bord adressé à l'Agence qui met en cause un membre d'équipage ;

- auto-saisine par l'Agence d'un dossier qui met en cause un membre d'équipage.

SECTION VI

DE LA PROCEDURE PREALABLE A LA SANCTION

Article 221 : En cas de présomptions graves de la responsabilité du commandant de bord ou d'un membre de l'équipage et en attendant les conclusions du conseil de discipline, le ministre peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui, en aucun cas, n'excèdera deux (02) mois.

Pendant la durée de la suspension, l'intéressé conserve son salaire minimum mensuel garanti.

Article 222 : L'intéressé peut récuser les membres du conseil de discipline dans les conditions prévues par la règlementation en vigueur. Il peut se faire assister du conseil de son choix.

Article 223 : Le commandant de bord est tenu d'établir un rapport circonstancié adressé à l'Agence dans les quarante-huit (48) heures suivant tout accident ou incident pouvant avoir des conséquences graves survenant, soit au sol, soit en vol, ou toute infraction à la réglementation de la circulation aérienne.

Article 224 : Le ministre peut, tel que prévu à l'article 111 de la présente loi, instituer une commission d'enquête technique dont la composition est fixée par arrêté. Cette commission d'enquête entend obligatoirement les représentants des entreprises intéressées, ainsi que les membres d'équipage mis en cause, ou leurs représentants.

Les rapports d'enquête sont adressés au procureur de la République, aux Etats étrangers ayant participé à l'enquête, au pays constructeur, aux propriétaires de l'aéronef concerné par l'accident et sur leur demande, aux compagnies exploitantes et aux aéro-clubs.

Article 225 : Si des responsabilités peuvent être engagées en cas d'accident ou d'incident grave d'aviation, le rapport des enquêteurs techniques doit être établi

en deux (02) exemplaires pour transmission au conseil de discipline des membres d'équipage de l'aéronautique civile et aux enquêteurs judiciaires.

SECTION VII

DU CONTRAT DE TRAVAIL

Article 226 : Les dispositions du code du travail sont applicables sous réserve des dispositions suivantes et celles déterminées par voie règlementaire.

Article 227 : L'engagement d'un membre d'équipage professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit.

Article 228 : Le contrat visé à l'article 227 ci-dessus doit préciser :

- le salaire de base mensuel ;
- le salaire minimum mensuel garanti ;
- l'indemnité de licenciement allouée, sauf en cas de faute grave, au personnel licencié sans droit à pension à jouissance immédiate ;
- les conditions de résiliation du contrat ;
- le lieu de destination finale et le moment à partir duquel la mission est réputée accomplie si le contrat est conclu pour une durée déterminée ;
- le délai de préavis en cas de résiliation du contrat de travail.

Article 229 : Le contrat de travail à durée déterminée 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 court à compter 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 230 : La durée du travail des membres d'équipage professionnel est fixée par voie réglementaire, conformément aux dispositions de la convention de Chicago.

Aux fins de prévenir la fatigue des équipages affectés à la conduite et aux services complémentaires à bord des aéronefs et partant des accidents qui peuvent en résulter, cette réglementation doit comprendre des dispositions sur les temps de travail et de repos, la longueur des trajets et le nombre d'étapes des vols et le travail aérien sur différents types et catégories d'aéronefs, ainsi que des dispositions pénales pour sanctionner toute infraction à ces dispositions tant au niveau des navigants que de l'employeur.

Article 231 : 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.

Le commandant de bord est tenu de rendre compte à l'exploitant des circonstances qui l'ont amené à décider de l'interruption de la mission.

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

Article 232 : En cas d'internement, détention ou captivité d'un membre de l'équipage à l'occasion du service, et qui n'est 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 défaut, à la personne désignée par l'intéressé, les trois cinquième (3/5ème) du salaire global mensuel moyen des douze (12) mois précédents.

Article 233 : Aucun membre d'équipage 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 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 234 : Outre les biens qui ne peuvent faire l'objet de saisie ou de mise en gage, ne peuvent être saisis, ni mis en gage l'équipement, les instruments et autres objets appartenant aux membres de l'équipage et affectés à l'exercice de leur profession.

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

SECTION VIII

DES MALADIES PROFESSIONNELLES

Article 235 : En cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies non imputables au service d'un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en cours d'exécution du contrat, l'exploitant est tenu de lui assurer, jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à décision du médecin ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite :

- son salaire minimum mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité et pendant les trois (03) mois suivants ;
- la moitié de ce salaire pendant les trois (03) mois suivant cette première période.

SECTION IX

DE LA MEDECINE AERONAUTIQUE

Article 236 : 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 ou un centre d'expertise agréé ou reconnu par un accord par l'autorité.

Article 237 : La validité d'une licence ne peut excéder celle des qualifications aéronautiques et/ou du certificat d'aptitude physique et mentale correspondant.

Article 238 : Les conditions d'agrément des médecins et des centres d'expertise médicale du personnel professionnel dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence sont fixées par arrêté du Ministre.

La liste des médecins et centres d'expertise agréés est diffusée par l'Agence.

CHAPITRE II

DU PERSONNEL DES MEMBRES D'EQUIPAGE NON PROFESSIONNEL

Article 239 : La qualité de membre d'équipage non professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes s'adonnant à titre occasionnel aux activités liées à la navigation aérienne quelles qu'en soient les raisons.

Le membre d'équipage non professionnel exerce toutes les activités définies à l'article 204 de la présente loi sur tout avion transportant ou non des passagers et qui n'est pas exploité contre rémunération.

Article 240 : Le membre d'équipage non professionnel doit être muni des titres de navigation requis. Les conditions de délivrance de ces titres sont fixées par arrêté du ministre.

CHAPITRE III

DES AUTRES PERSONNELS AERONAUTIQUES

Article 241 : Les autres personnels aéronautiques sont constitués de l'ensemble des personnes spécialisées en matière aéronautique et titulaires de diplômes d'universités ou d'écoles reconnues par l'Etat.

Ce personnel comprend notamment les ingénieurs et techniciens des différentes spécialités aéronautiques, les juristes et économistes en transport aérien, les médecins de spécialité aéronautique.

Article 242 : Les modalités de classement statutaire, d'organisation et de fonctionnement des autres personnels aéronautiques sont fixées par la législation nationale en vigueur.

Article 243 : Conformément aux dispositions internationales en vigueur, notamment l'Annexe 1 à la convention de Chicago, l'exercice des emplois ci-après est subordonné à la détention d'une licence assortie de qualification :

1- contrôleur de la circulation aérienne ;
2- agent technique d'exploitation ;
3- mécanicien ou technicien d'entretien d'aéronef.

Les dispositions relatives à la délivrance et au renouvellement desdites licences sont fixées par arrêté du ministre.

CHAPITRE IV

DE LA FORMATION AERONAUTIQUE

Article 244 : La formation aéronautique doit être assurée dans les organismes de formation agréés ou reconnus par l'Agence.

Le ministre est responsable des questions concernant :

- l'accès aux métiers de l'aviation civile ;
- la propagande et l'instruction aéronautique ;
- la formation, l'entrainement et le perfectionnement au pilotage du membre d'équipage non professionnel ;
- l'aviation générale et le vol sans moteur.

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

Article 245 : Le fonctionnement des aéro-clubs est soumis à l'approbation préalable du ministre dans les conditions fixées par arrêté.

Article 246 : Les aéro-clubs doivent dispenser leurs différentes formations conformément à la réglementation en vigueur.

Article 247 : La création des écoles ou organismes de formation aéronautique est subordonnée à l'agrément du ministre, conformément à la réglementation en vigueur.

Article 248 : Les conditions de délivrance de cet agrément sont fixées par arrêté du ministre et portent notamment sur l'organisation administrative et technique de la structure, les moyens humains et matériels, les garanties financière et morale, le programme de formation et l'autorisation du ministre en charge de l'enseignement supérieur.

TITRE VI

DES DISPOSITIONS PENALES

CHAPITRE I

DES INFRACTIONS ET DES PEINES

Article 249 : Est puni d'une amende maximale de dix millions (10 000 000) de francs CFA et d'un emprisonnement maximal d'un (01) an ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque aura :

1- mis ou laissé en service un aéronef qui n'a pas obtenu de certificat d'immatriculation, de certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel, de certificat de limitation de nuisance, de certificat d'installation et d'exploitation de radio de bord ;

2- mis ou laissé en service un aéronef sans les moyens d'identification prévus à l'article 21 de la présente loi ;

3- fait ou laissé circuler un aéronef dont le certificat de navigabilité ou le laissez-passer exceptionnel a cessé d'être valide ;

4- fait ou laissé circuler un aéronef dans d'autres conditions que celles déterminées par le certificat de navigabilité et les documents associés ou le laissez-passer exceptionnel ;

5- fait ou laissé circuler un aéronef dans les conditions d'utilisation non conformes aux prescriptions édictées aux articles 60 et 72 de la présente loi ;

6- contrevenu aux dispositions de l'article 71 de la présente loi.

Article 250 : Est puni des peines prévues à l'article 249 ci-dessus, quiconque aura :

1- conduit ou participé à la conduite d'un aéronef sans les titres exigés par la réglementation en vigueur et en état de validité ;

2- détruit ou soustrait un livre de bord ou tout document de bord imposé par la réglementation aérienne ou porté sur ce livre ou sur l'un de ces documents des indications inexactes ;

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

4- contrevenu aux dispositions de l'article 66 de la présente loi.

Article 251 : Les peines prévues à l'article 249 ci-dessus sont portées au double si les infractions prévues aux points 1, 3 et 4 de l'article 249 et au point 1 de l'article 250 de la présente loi ont été commises après refus ou retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité ou du laissez-passer exceptionnel, des titres exigés des membres de l'équipage par la réglementation en vigueur.

Article 252 : Est puni d'une amende maximale de deux millions (2 000 000) de francs CFA et d'un emprisonnement maximal d'un (01) an ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

1- s'est trouvé à bord d'un aéronef en vol sans pouvoir justifier sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord ;

2- ne s'est pas conformé ou a refusé de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celles des personnes transportées ;

Article 253 : Le pilote qui ne s'est pas conformé aux prescriptions de l'article 63 de la présente loi sera puni d'une amende maximale de dix millions (10 000 000) de francs CFA et d'un emprisonnement maximal d'un (01) an.

Article 254 : Quiconque aura apposé ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou a supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées, est puni d'une amende maximale de dix millions (10 000 000) de francs CFA et d'un emprisonnement maximal d'un (01) an.

Article 255 : Est puni des peines prévues à l'article 253 ci-dessus, quiconque :

1- aura fait usage à bord d'objets ou d'appareils dont le transport est interdit ;

2- quiconque, sans autorisation spéciale, aura fait usage d'appareils d'enregistrement d'images au-dessus des zones interdites.

Article 256 : Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents commet une autre infraction tombant sous le coup de la présente loi ou la même infraction dans un délai de cinq (05) 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 d'emprisonnement et d'amende et ces peines peuvent être élevées au double.

Article 257 : Sont punis d'une amende maximale de dix millions (10 000 000) de francs CFA et d'un emprisonnement maximal d'un (01) an :

1- le commandant de bord qui n'a pas tenu ou fait tenir l'un quelconque des documents de bord prévus à l'article 70, 2ème alinéa de la présente loi 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 quelconque document de bord pendant trois (03) ans à partir de la dernière inscription ;

3- qui a contrevenu aux dispositions de l'article 64 de la présente loi ;

4- qui a contrevenu aux règlements relatifs aux conditions techniques

d'emploi d'un aéronef, pris en application des dispositions de l'article 70 de la présente loi.

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

Article 258 : Sont punis d'une amende maximale de cinq millions (5 000 000) de francs CFA et peuvent l'être en outre, suivant les circonstances, ceux qui ont contrevenu aux dispositions de l'article 65 de la présente loi ainsi qu'à celles des textes réglementaires édictés pour son application.

Article 259 : L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef peut être prononcée par jugement ou arrêt pour une durée de trois (03) mois à trois (03) ans contre le membre d'équipage condamné en vertu des dispositions des articles 251, 253 et 254 de la présente loi.

Si le membre d'équipage est condamné une seconde fois pour l'un quelconque de ces mêmes délits dans le délai prévu à l'article 256 de la présente loi, l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef est prononcée et sa durée peut être portée au double.

Les brevets, licences et certificats dont sont porteurs les mis en cause 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 au greffe de la juridiction qui a prononcé l'interdiction soit à celui de leur domicile dans les cinq (05) jours qui suivent la date à laquelle la condamnation est devenue définitive.

L'inobservance de la formalité est punie d'un (01) à deux (02) mois d'emprisonnement et d'une amende maximale de deux millions (2 000 000) de francs CFA sans préjudice des peines portées à l'article 249 de la présente loi au cas où ils conduisent ou participent à la conduite d'un aéronef pendant la période de l'interdiction et qui ne peuvent se confondre.

Article 260 : Conformément à l'article 97 de la présente loi, tout jet non autorisé d'objets à bord d'un aéronef en évolution est puni d'une amende maximale de trois millions (3 000 000) de francs CFA et d'une peine d'emprisonnement maximale d'un (01) an 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 261 : Tout commandant de bord d'un aéronef qui, sachant qu'il vient de causer ou d'occasionner un accident à la surface, n'a pas averti sans délai les autorités de l'aéroport le plus proche avec lequel il peut entrer en communication et a aussi tenté d'échapper à la responsabilité pénale et civile qu'il peut avoir à

encourir, est puni des peines relatives au délit de fuite prévues par la loi.

Article 262 : Les dispositions du code pénal sur l'atténuation ou l'aggravation des peines sont applicables à toutes les infractions prévues par la présente loi à l'exception des infractions prévues par les lois en matière douanière.

Article 263 : Sans préjudice de peines plus graves s'il y a lieu, est puni des peines prévues au code pénal ou de toutes autres dispositions pénales en vigueur, le fait de détruire, de détourner ou de tenter de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevés d'une hypothèque régulièrement inscrite.

Sont punies des mêmes peines, toutes manœuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie.

Article 264 : Toutes les dispositions des lois relatives à la répression des infractions, à la réglementation douanière sont applicables aux marchandises importées ou exportées par aéronef sous un régime douanier quelconque.

Tout déchargement et jet de marchandises non autorisées autres que ceux indispensables au salut de l'aéronef sont sanctionnés par les peines édictées par la réglementation douanière en matière de contrebande.

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

Article 265 : Pour les marchandises exportées en décharge de comptes, d'admission temporaire ou d'entrepôts ou passibles de taxes intérieures, les expéditeurs justifient de leur passage à l'étranger par la production dans les délais fixés, d'un certificat valable des douanes de destination, sous peine du payement du quadruple de la valeur de la marchandise.

Article 266 : Est punie des peines prévues à l'article 249 de la présente loi, toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

1- voies de fait, intimidation, 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 de bord, ou par un membre d'équipage au nom du commandant de bord, 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- fumer dans les toilettes, ou fumer ailleurs d'une manière qui risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ;

4- détériorer ou tenter de détériorer un détecteur de fumée ou tout autre

dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;

5- utiliser un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit.

Article 267 : Est punie conformément aux dispositions du code pénal, toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil, si un tel acte risque de compromettre sa sécurité ou celle de toute personne se trouvant à bord, d'une part, ou l'ordre et la discipline à bord de l'aéronef , d'autre part :

1- voies de fait, intimidation ou menace physique ou verbale contre une autre personne ;

2- endommagement ou destruction délibérée de biens ;

3- consommation de boissons alcoolisées ou de drogues menant à une intoxication.

Article 268 : Est punie conformément aux dispositions du code pénal, toute personne qui accomplit à bord d'un aéronef, un acte de violence physique contre une personne ou un acte d'agression sexuelle ou d'agression d'enfant à bord d'un aéronef.

Article 269 : Est punie d'une amende maximale de douze millions (12 000 000) de francs CFA et d'un emprisonnement maximal d'un (01) an ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui a exercé l'un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications des membres d'équipage professionnel de l'aéronautique civile en infraction aux dispositions du chapitre relatif au personnel navigant.

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

Article 270 : Quiconque occupe, séjourne ou pénètre dans les domaines interdits par les règlements et consignes généraux des aérodromes affectés à un service public, ou y laisse séjourner des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture, est passible d'une amende maximale d'un million (1 000 000) de francs CFA.

En outre le contrevenant peut être déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

Les procédures d'enquête et de constatation des infractions sont celles prévues par la présente loi.

Article 271 : Les infractions aux dispositions réglementaires concernant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de

la circulation aérienne sont punies d'une amende maximale de dix millions (10 000 000) de francs CFA.

En cas de récidive, les infractions sont punies du double de l'amende encourue avec un plafond maximal de vingt millions (20 000 000) de francs CFA et d'un emprisonnement maximal de trois (03) ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 272 : Sur réquisitions du ministère public agissant à la demande du ministre, le tribunal saisi de la poursuite impartit aux personnes qui contreviennent à ces dispositions, sous peine d'une astreinte maximale de cinquante mille (50 000) francs CFA par jour de retard, un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitude ou pour pourvoir à leur balisage.

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

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

Le tribunal peut autoriser le reversement d'une partie des astreintes lorsque la situation aura été régularisée et que le redevable établira qu'il a été empêché d'observer, par une circonstance indépendante de sa volonté, le délai qui lui avait été imparti. En outre, si à l'expiration du délai fixé par le jugement, la situation n'a pas été régularisée, l'administration peut faire exécuter les travaux, d'office, aux frais et risques des personnes responsables.

Les astreintes sont recouvrées par le Trésor public.

Article 273 : Les infractions aux dispositions sur la protection de l'exploitation sont constatées par procès-verbal dressé par les agents habilités et assermentés.

Article 274 : Le procès-verbal établi pour contravention aux dispositions sur la protection de l'exploitation est transmis, sans délai, à l'autorité compétente pour engager les poursuites.

Article 275 : La violation des dispositions de l'article 159 de la présente loi est punie conformément aux dispositions de la loi-cadre sur l'environnement en République du Bénin.

Article 276 : Au cas où une entreprise de transport aérien contreviendrait aux dispositions des articles 159, 162, 163 et 169 de la présente loi, pour tout ou partie des activités exercées, la suspension ou le retrait des agréments ou des autorisations accordées peut être prononcé :

1- pour les agréments, par arrêté du ministre ;

2- pour les autorisations, par décision de l'Agence.

Article 277 : Toute entreprise de transport aérien béninoise ou étrangère qui,

sans autorisation ou en infraction aux conditions prescrites par les autorisations qui ont pu lui être délivrées, exerce en République du Bénin une activité de transport aérien, est passible d'une amende.

Cette amende est infligée par tout agent ayant qualité pour constater les infractions en matière de transport aérien, notamment par les inspecteurs de l'Agence, nommés par voie règlementaire, et sera payable en espèces aux agents qualifiés des recettes de l'Agence.

Cette amende est proportionnelle à la masse de l'aéronef et établie sur la base maximale de trois cent mille (300 000) francs CFA par tonne et par transport.

La masse prise en compte est la masse maximale au décollage inscrite sur le certificat de navigabilité de l'aéronef.

Toute fraction de tonne est comptée comme une tonne.

En cas de refus de paiement de l'amende ou en cas de récidive, l'aéronef peut être mis sous séquestre à la demande des autorités de l'Agence.

CHAPITRE II

DE LA PROCEDURE PENALE

Article 278 : Sous réserve des dispositions édictées dans le cadre de l'Union notamment en ce qui concerne les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et incidents de l'aviation civile, les dispositions ci-dessous sont complétées par celles du code de procédure pénale.

Article 279 : Les infractions aux dispositions de la présente loi sont portées à la connaissance de l'officier de police judiciaire territorialement compétent par toute personne.

Une fois informé, l'officier de police judiciaire a le devoir de constater l'infraction et d'en dresser procès-verbal.

Indépendamment des officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions de la présente loi et des textes réglementaires d'application, les fonctionnaires assermentés des corps techniques de l'aviation civile, les militaires ou marins, les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet, et les agents de douane.

Article 280 : Les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs, qui se trouvent à bord d'un aéronef sans l'autorisation spéciale prévue aux articles 71 et 72 de la présente loi, doivent faire l'objet de saisie par l'officier de police judiciaire.

Les objets ainsi saisis sont placés sous scellés et déposés au greffe du tribunal territorialement compétent.

Les mêmes autorités peuvent saisir les pigeons voyageurs, les appareils photographiques et les clichés qui se trouvent à bord d'aéronefs autorisés à transporter ces objets dans le cas où ces aéronefs sont passés au-dessus d'une zone interdite. La confiscation, la restitution ou la destruction des objets et appareils régulièrement saisis est prononcée par le tribunal.

Article 281 : 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 est retenu et la charge incombe au propriétaire.

En cas de location de l'aéronef inscrite au registre d'immatriculation, la charge incombe au locataire inscrit jusqu'à ce que l'identité du propriétaire soit établie.

TITRE VII

DES DIS¨POSITIONS DIVERSES ET FINALES

Article 282 : Les dispositions de la présente loi peuvent être amendées en cas de besoin, conformément aux recommandations de l'OACI.

Article 283 : Le Gouvernement dispose d'un délai maximum de douze (12) mois à compter de la promulgation de la présente loi pour l'adoption de tous ses décrets d'application.

Article 284 : Des décrets pris en conseil des ministres déterminent en tant que de besoin les modalités d'application de la présente loi.

Article 285 : La présente loi qui abroge toutes dispositions contraires antérieures, notamment l'ordonnance n° 26/GPRD/MTP du 27 décembre 1963 sera exécutée comme loi de l'État.

Fait à Cotonou, le 29 août 2013,

Par le Président de la République,
Chef de l'État, Chef du Gouvernement,

Dr Boni YAYI

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,
de la Législation et des Droits de l'Homme,

Valentin DJENONTIN-AGOSSOU

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports,

Natondé AKE

AMPLIATIONS : PR 6 AN 4 CC 2 CS 2 CES 2 HAAC 2 HCJ 2 MJLDH 4 MTPT 4 AUTRES MINISTERES 24 SGG 4 DGBM-DCF-DGTCP-DGID-DGDDI 5 BN-DAN-DLC 3 GCONB-DGCST-INSAE 3 BCP-CSM-IGAA-IGE 4 UAC-ENAM-FADESP 3 UP-FDSP2 JO 1.