AECK/ WG

RÉPUBLIQUE DU BÉNIN

Fraternité-Justice-Travail

PRÉSIDENCE DE LA RÉPUBLIQUE

LOI N° 2024 – 29 DU 15 JUILLET 2024
portant code de l'aviation civile et commerciale en République du Bénin.

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté en sa séance du 2 juillet 2024 ;

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

LIVRE PREMIER
DISPOSITIONS GENERALES

TITRE PREMIER
DEFINITIONS

Article 1er : Au sens de la présente loi, les termes, expressions ou sigles ci-après se définissent comme suit :

• accident : événement 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 des dispositions du présent paragraphe a), 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.

Sont exclues des dispositions du présent paragraphe b), 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 à de petites entailles ou perforations du revêtement ;

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

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

• aéroclub : association de sport aérien ;

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

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

• aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique : aérodrome certifié conformément aux dispositions de l'article 160 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 désigné par l'Etat 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 ;

• 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 ;

• annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale : documents publiés par l'Organisation de l'aviation civile internationale contenant les normes et pratiques recommandées applicables à l'aviation civile ;

• autorité aéroportuaire : autorité habilitée à exercer l'activité aéroportuaire ;

• assistance en escale : prestations fournies sur un aéroport à un usager, notamment à une compagnie aérienne ou à un exploitant d'aéronef ;

• aviation générale : ensemble des activités d'aviation civile, notamment le sport, l'entraînement au vol, autres que le transport aérien commercial et le travail aérien ;

• 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 ;

• Bureau enquêtes-accidents : service indépendant ou autorité désigné par l'Etat pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation dans le cadre de l'annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ;

• 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 ;

• commission technique d'enquête ou équipe d'enquête : commission indépendante mise en place par le responsable du Bureau enquêtes-accidents pour procéder aux enquêtes sur les accidents et les incidents graves d'aviation civile ;

• 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 et 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 relative à l'aviation civile internationale : Convention signée à Chicago, le 7 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 : épreuves 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 ceux 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 un 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 un aéronef ;

• immatriculation : inscription sur un registre de lettres et/ou de chiffres attribués par l'Organisation de l'aviation civile internationale à l'Etat d'immatriculation ;

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

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

• licence : titre sanctionnant l'aptitude et le droit pour les titulaires de brevets, de remplir les fonctions correspondantes. Une licence n'est valable que pour une période limitée ; elle est renouvelable 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 ;

• 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 fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol ;

• membre d'équipage non professionnel : membre d'équipage qui n'entre pas dans la catégorie des membres d'équipage professionnel ;

• 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 ;

• Organisation de l'aviation civile internationale : organisation créée par la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944, qui a pour but d'élaborer les principes et techniques de la navigation aérienne et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international ;

• permis d'exploitation aérienne : 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 ;

• prestataires d'assistance aux familles : entités ayant un rôle en matière d'assistance aux victimes d'accidents et à leurs familles, telles que les ministères et organismes de l'Etat où l'accident s'est produit, l'exploitant aérien, les exploitants d'aéroports, les associations des familles et les tiers, notamment les organismes d'aide non gouvernementaux, les entreprises commerciales ;

• prestations fournies dans l'assistance en escale : ensemble des activités comprenant l'assistance administrative au sol et la 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 ;

• 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 ;

• programme national de sécurité : ensemble intégré de lois, de règlements, de politiques, d'objectifs, de processus et d'activités visant à une gestion proactive de la sécurité ;

• 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 ;

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

• réceptions : épreuves 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 mis sous main de justice, en application des dispositions de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs, signée à Rome le 29 mai 1933 ;

• 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 :

1- effectués 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- organisés 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.

Les caractéristiques visées aux points 1- et 2- de la présente définition sont cumulatives ;

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

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

• supervision de la sécurité : fonction exécutée par l'organisme national chargé de l'aviation civile pour s'assurer que les personnes et les organisations qui exercent une activité aéronautique respectent les lois et les règlements nationaux concernant la sécurité ;

• supervision de la sûreté : fonction par laquelle l'organisme national chargé de l'aviation civile assure l'application effective des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale relatives à la sûreté et des procédures correspondantes figurant dans les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, notamment, les annexes 17 relative à la sûreté et 9 relative à la facilitation, ainsi que dans les documents connexes de l'Organisation ;

• 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 signés, ratifiés ou auxquels a adhéré la République du Bénin ;

• sûreté de l'aviation civile : protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, réalisé par une combinaison de mesures ainsi que de moyens humains et matériels ;

• survivant : victime qui n'est pas mortellement blessée suite à un accident d'aviation ;

• suzeraineté : situation dans laquelle le suzerain exerce une puissance sur une région ou une nation tributaire qui dispose toutefois de quelque autonomie de gouvernance ;

• système de gestion de la sécurité : 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 de l'Etat ;

• 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 transport aérien de courrier entre deux ou plusieurs Etats ;

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

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

• transporteur de fait : quiconque, sans avoir signé un contrat de transport avec l'expéditeur ou le passager, a 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 économique et monétaire ouest africaine ;

• 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 économique et monétaire ouest africaine ;

• Union : Union économique 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 la République du Bénin ;

• victime : tout occupant d'un aéronef ou toute autre personne se trouvant hors de l'aéronef, qui est directement mais involontairement touché par l'accident. Une victime peut être un membre de l'équipage, un passager payant ou non ou un tiers ;

• vol privé : vol qui n'assure 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.

TITRE II
GENERALITES

CHAPITRE PREMIER
CHAMP D'APPLICATION

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

Pour toutes les matières non expressément traitées par la présente loi, les dispositions de l'Organisation de l'aviation civile internationale et celles du code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'Union économique monétaire ouest africaine s'appliquent.

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. Ils sont soumis à l'obligation de souscription d'une police d'assurance de responsabilité civile conforme aux conventions internationales en la matière.

La présente loi s'applique aussi aux équipages, passagers et aéronefs étrangers se trouvant dans l'espace aérien de la République du Bénin, conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale et aux accords bilatéraux et multilatéraux relatifs au transport aérien conclus entre la République du Bénin et un ou plusieurs autres Etats. La présente loi s'applique notamment :

- aux licences du personnel ;
- aux règles de l'air ;
- à l'assistance météorologique à la navigation aérienne ;
- aux cartes aéronautiques ;
- aux unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol ;
- à l'exploitation technique des aéronefs ;
- à l'immatriculation des aéronefs ;

- à la navigabilité des aéronefs ;
- à la facilitation de l'aviation civile ;
- aux télécommunications aéronautiques ;
- aux services de la circulation aérienne ;
- aux recherches et sauvetage ;
- aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ;
- aux aérodromes ;
- aux services d'information aéronautique ;
- à la protection de l'environnement ;
- à la sûreté de l'aviation civile ;
- à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses ;
- à la gestion de la sécurité ;
- au développement économique du transport aérien ;
- au système de gestion de la sécurité.

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 auxquels elle est partie.

Tout aéronef qui se trouve sur le territoire de l'Etat béninois ainsi que les personnes et choses à bord, sont soumis à la législation et à la réglementation béninoises, sous réserve des dispositions contraires de la présente loi.

CHAPITRE II
PRESTATAIRES DE SERVICES

Article 5 : Certaines activités du domaine de l'aviation civile peuvent être déléguées à des prestataires de services. Toutefois, l'Etat conserve la responsabilité de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile.

Les prestataires de services appliquent les dispositions règlementaires relatives à la sécurité et à la sûreté aériennes édictées par l'organisme national en charge de l'aviation civile en conformité aux normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

LIVRE II
ORGANISME NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE

TITRE PREMIER
DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE PREMIER
CADRE INSTITUTIONNEL

Article 6 : L'Etat crée un établissement public à caractère administratif et

technique doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière et de gestion, chargé d'assurer pour son compte, les missions de réglementation, de contrôle et de supervision des activités de l'aviation civile.

Les ressources de l'organisme national en charge de l'aviation civile sont prévues par ses statuts.

TITRE II
ORGANISATION

CHAPITRE PREMIER
ADMINISTRATION

Article 7 : La composition, les attributions, l'organisation et le fonctionnement de l'organisme national en charge de l'aviation civile sont définis par ses statuts approuvés par décret pris en Conseil des ministres.

CHAPITRE II
INSPECTEURS DE L'AVIATION CIVILE

Article 8 : Il est institué au sein de l'organisme national en charge de l'aviation civile, 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 le tribunal territorialement compétent.

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 9 : Les inspecteurs de l'aviation civile ont le pouvoir de constater les infractions aux dispositions de la présente loi.

Article 10 : Les inspecteurs de l'aviation civile peuvent recevoir une délégation de pouvoirs de supervision des activités de sécurité et de sûreté.

Article 11 : Sur présentation de leur document officiel d'identité, 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 aux articles 214, 215 et 216 de la présente loi, 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) ordonner en cas de risque immédiat, 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.

LIVRE III
AERONEFS

TITRE PREMIER
IMMATRICULATION – HYPOTHEQUES – PRIVILEGES – SAISIES

CHAPITRE PREMIER
IMMATRICULATION – NATIONALITE – PROPRIETE

SECTION 1
IMMATRICULATION

Article 12 : Un aéronef ne peut circuler dans l'espace aérien de la République du Bénin que s'il est immatriculé.

Article 13 : Tout aéronef civil est immatriculé sur un registre tenu par l'organisme national en charge de l'aviation civile dans les conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Article 14 : Est immatriculé sur le registre défini à l'article 13 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 national :

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

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

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

4- le groupement d'intérêt économique et toute autre personne morale à objet commercial dont la majorité des parts appartient à des personnes de nationalité 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 des membres sont de nationalité béninoise.

Article 15 : Est immatriculé sur le même registre défini à l'article 13 de la présente loi, l'aéronef appartenant à toute personne physique ou morale de la nationalité d'un Etat membre de l'Union économique et monétaire ouest africaine.

Article 16 : L'Etat béninois peut accorder, à titre exceptionnel, des dérogations aux dispositions des articles 14 et 15 de la présente loi, sous réserve du respect de la réglementation en vigueur en République du Bénin, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, après avis de l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Article 17 : Peut être immatriculé en République du Bénin, tout aéronef appartenant à un étranger dont le domicile 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 tout aéronef sur le registre d'immatriculation fait l'objet d'une autorisation délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile, après avis de l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Article 18 : 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 19 : Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être exploité en République du Bénin au-delà de six (6) mois par une personne physique de nationalité béninoise ou une personne morale de droit béninois sans être inscrit sur le registre national.

Les conditions et procédures d'inscription sont définies par voie règlementaire.

Article 20 : L'inscription sur le registre identifie l'aéronef.

Cette inscription est attestée par la délivrance par l'organisme national en charge de l'aviation civile d'un certificat d'immatriculation portant le nom du propriétaire, un numéro d'ordre et la désignation de la catégorie à laquelle appartient l'aéronef.

Article 21 : La tenue du registre d'immatriculation est de la responsabilité de l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Article 22 : Tout certificat délivré par l'organisme national en charge de l'aviation civile peut être suspendu ou annulé en cas de non-respect des obligations par le propriétaire.

SECTION 2
NATIONALITE

Article 23 : Tout aéronef immatriculé en République du Bénin a la nationalité béninoise.

Il porte les marques de nationalité et d'immatriculation prévues par les textes réglementaires en vigueur en République du Bénin.

Article 24 : Un aéronef immatriculé en République du Bénin perd sa nationalité béninoise si les conditions prévues aux articles 14, 15 et 17 de la présente loi ne sont plus remplies.

Article 25 : Au cas où l'une des conditions prévues aux articles 14, 15 et 17 de la présente loi ne se trouve plus remplie, le propriétaire de l'aéronef fait la déclaration à l'organisme national en charge de l'aviation civile. Celui-ci procède à la radiation de l'aéronef du registre d'immatriculation.

A défaut de déclaration du propriétaire, la radiation du registre d'immatriculation est prononcée par l'organisme national en charge de l'aviation civile, s'il est établi que la condition indiquée au 1er alinéa du présent article est remplie.

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

Article 26 : Sauf cas de vente forcée, un aéronef ne peut être radié du registre d'immatriculation s'il n'a été donné mainlevée préalable du droit inscrit conféré.

Article 27 : Sauf cas de vente forcée, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être obtenue dans un autre Etat, sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires.

Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, l'organisme national en charge de l'aviation civile doit refuser toute radiation.

Article 28 : Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord de l'aéronef sont régis par :

- la loi de l'Etat d'immatriculation, chaque fois que celle-ci est applicable ou
- la loi de l'Etat au-dessus du territoire duquel se trouve l'aéronef.

SECTION 3
PROPRIETE

Article 29 : 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 30 : Les aéronefs constituent des biens meubles. Toutefois, la cession de la propriété est 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 sont inscrits sur le registre, à la requête du nouveau propriétaire.

Article 31 : L'organisme national en charge de l'aviation civile 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 tous moteur, propulseur, appareil ou pièces détachées destinés à être utilisés 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, n'est 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 32 : La validité de tout document ainsi enregistré, sauf stipulation contraire des parties intéressées, est déterminée conformément à la législation en vigueur.

CHAPITRE II
GARANTIES, SAISIES ET VENTES D'AERONEFS

SECTION 1
GARANTIES

Article 33 : Les aéronefs, tels que définis à l'article 1er 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 34 : 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 35 : L'hypothèque peut être étendue, à titre accessoire, aux pièces de rechange correspondant au type de l'aéronef hypothéqué, à condition que ces pièces soient individualisées.

Les pièces de rechange visées au premier alinéa du présent article correspondent à toutes les parties composant l'aéronef : 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 36 : 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 sont immédiatement remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

La publicité visée au premier alinéa du présent article, effectuée sur place par voie d'affiches avertit dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées et mentionne 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 de pièces est annexé au document inscrit.

Article 37 : L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit.

L'acte constitutif peut être authentique ou sous-seing privé. Il mentionne 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 au profit du vendeur en garantie de la somme indiquée comme restant, à condition que le vendeur requière 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 38 : 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 l'état visé au deuxième alinéa du présent article.

Article 39 : Toute hypothèque est 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 ou par jugement fait également l'objet d'une mention au registre.

Article 40 : 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 41 : L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article 42 : L'inscription hypothécaire garantit, au même rang de capital, trois années d'intérêt en plus de l'année courante.

Article 43 : 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 44 : Les créanciers hypothécaires suivent l'aéronef en quelque main 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 45 et 47 de la présente loi.

Article 45 : Sont seules privilégiées sur les aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

- les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix 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 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 46 : Les privilèges mentionnés à l'article 45 de la présente loi portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 38 de la présente loi. Ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

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

Les privilèges peuvent aussi s'éteindre indépendamment des modes normaux :

- par la vente judiciaire de l'aéronef ;

- en cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard un mois après la 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 47 : Les créances visées à l'article 45 de la présente loi sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération à cet article.

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

Toutefois, les créances visées aux deuxième et troisième tirets de l'article 45 de la présente loi sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Article 48 : Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 45 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, les droits prévus à l'article 1er de cette 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 des dispositions de l'article 7 de la même Convention.

SECTION 2
SAISIES-VENTES

Article 49 : Les officiers de police judiciaire, les agents des douanes et les agents habilités de l'organisme national en charge de l'aviation civile, ont le droit de faire immobiliser 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 la loi.

Article 50 : La saisie conservatoire est réalisée au profit d'un créancier.

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 51 : L'exemption de saisie conservatoire a lieu dans les conditions prévues par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs.

Article 52 : 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 les plus brefs délais par la juridiction compétente.

Article 53 : 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- tous autres aéronefs affectés au transport de personnes ou de biens contre rémunération lorsqu'ils sont prêts à partir pour un tel transport, excepté le cas de dettes contractées pour le voyage envisagé ou nées au cours du voyage.

Dans les cas mentionnés aux points 2 et 3 du présent article, le cautionnement des dettes peut entrainer mainlevée de la saisie.

Article 54 : Les aéronefs étrangers, sous réserve des conditions de réciprocité, sont soumis au même régime d'exemption prévu à l'article 53 de la présente loi.

Article 55 : 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 peut en entrainer mainlevée immédiate par la juridiction compétente.

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

Article 57 : La saisie-vente est ordonnée par une décision judiciaire devenue exécutoire. Elle se traduit par la vente forcée de l'aéronef.

Article 58 : 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, 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 du premier alinéa du présent article ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit saisissant l'aéronef ayant causé le dommage ou tout aéronef appartenant au même propriétaire.

Article 59 : 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 60 : La requête de mise aux enchères est signée du créancier et est signifiée à l'acquéreur dans un délai de cinq jours de la notification, augmenté des délais de distance. Elle contient assignation devant la juridiction territorialement compétente pour ordonner qu'il soit procédé aux enchères requises.

Article 61 : La vente aux enchères a lieu à la diligence, soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur.

TITRE II
CIRCULATION DES AERONEFS

CHAPITRE PREMIER
DROIT DE CIRCULATION

Article 62 : Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire national, 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 national 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 est fait application de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Il est porté en annotation ou en annexe au certificat de navigabilité des aéronefs ou éléments d'aéronef, tout point quelconque qui ne satisfait pas à une norme internationale de navigabilité ou de performance. Le certificat de navigabilité ou son annexe présente l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronef s'écartait de la 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 est censé pénétrer. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou élément 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 63 : 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 de l'organisme ou des organismes de la circulation aérienne situés sur le territoire de la République du Bénin.

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

Au-dessus de la haute mer, les règles applicables sont celles établies par les dispositions de l'annexe 2 à la Convention relative à l'aviation civile internationale et aucune dérogation n'est autorisée.

Article 64 : Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entrave l'exercice des droits du propriétaire.

En ce qui concerne la pollution sonore, des normes sont fixées par décret pris en Conseil des ministres. Elles sont au moins équivalentes à celles contenues dans l'annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant la protection de l'environnement.

Article 65 : Le survol de certaines zones ou dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble du territoire national peut être interdit par décret pris en Conseil des ministres, pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites sont spécialement indiqués dans le décret.

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

Les vols au-dessus de tout ou partie du territoire national peuvent être, dans des circonstances exceptionnelles, en période de crise ou dans l'intérêt de la sécurité publique, restreints ou interdits temporairement et avec effet immédiat. La restriction ou l'interdiction s'applique sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats. Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, de donner le signal réglementaire et d'atterrir sur l'aérodrome le plus proche capable de l'accueillir en dehors de la zone interdite. Tout aéronef en infraction doit, à première sommation, atterrir dans les conditions fixées par le décret portant sur la restriction ou l'interdiction.

Article 66 : Le pilote d'un aéronef s'abstient de toute négligence ou imprudence 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, en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion,.

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

Les aéronefs pouvant voler sans pilote ne peuvent survoler le territoire national, sauf autorisation délivrée dans les conditions prévues par les textes règlementaires.

Article 67 : 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'organisme national en charge de l'aviation civile.

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

CHAPITRE II
DROIT D'ATTERRISSAGE

Article 68 : Hors le cas de force majeure, les aéronefs ne peuvent atterrir et prendre départ que sur les aérodromes régulièrement établis.

Un décret pris en Conseil des ministres sur proposition conjointe du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de la sécurité publique, 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'opérations d'assistance ou de sauvetage pour lesquelles il est recouru à des aéronefs.

Article 69 : 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 70 : Les aéronefs qui effectuent un parcours international ne peuvent se poser que sur les aéroports douaniers dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

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 d'atterrir aux aéroports douaniers en vertu d'une

autorisation administrative délivrée sur demande adressée au ministre chargé de l'aviation civile. L'autorisation fixe, dans ce cas, les aérodromes 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.

CHAPITRE III
POLICE DE LA CIRCULATION AERIENNE ET SECURITE AERIENNE

SECTION 1
POLICE DE LA CIRCULATION AERIENNE

Article 71 : Toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef est pourvue d'une licence ou de licences d'aptitude, en cours de validité.

Un décret pris en Conseil des ministres fixe les conditions et modalités de délivrance des licences d'aptitude.

Article 72 : 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 voie réglementaire.

En fonction du type d'aéronef et de la nature du vol, les documents ci-après se trouvent obligatoirement à bord :

- le certificat d'immatriculation ;
- le certificat de navigabilité ;
- le certificat de limitation de nuisance ;
- les licences ou certificats de l'équipage ;
- le carnet de route ;
- le manuel d'exploitation ;
- la licence de station radio d'aéronef ;
- le certificat d'exploitation de l'installation radioélectrique de bord si applicable ;
- la liste nominative des passagers et leurs lieux d'embarquement et de destination ;
- le manifeste des déclarations détaillées du fret ;
- le certificat d'assurance d'aéronef ;
- la copie authentifiée du permis d'exploitation aérienne et des spécifications d'exploitation applicables ;
- une copie certifiée conforme du résumé de l'accord, dans le cas d'un aéronef exploité conformément à l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

L'acte réglementaire visé à l'alinéa premier du présent article détermine, en outre, les marques à inscrire sur l'aéronef et les règles opérationnelles, les conditions techniques d'emploi des aéronefs ainsi que les 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 voie réglementaire.

Article 73 : 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, sont régies par les textes législatifs et réglementaires.

Article 74 : 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 sont 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 sont munis d'une licence de radionavigant ou d'une qualification de radiotéléphonie.

L'utilisation des appareils visés à l'alinéa 3 du présent article est conforme à la réglementation en vigueur.

Article 75 : 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 76 : Tout aéronef civil étranger qui, sans titre, survole le territoire national 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 relative à l'aviation civile internationale, se soumet aux injonctions des services de police et de douane, sous quelque forme que ces injonctions lui sont 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. 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 77 : 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 :

1- est employé à des fins compatibles avec les buts de la Convention relative à l'aviation civile internationale ;

2- respecte 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 celles-ci ne mettent pas en danger la vie des personnes se trouvant à bord et la sécurité de l'aéronef.

Article 78 : 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 national si l'équivalence a été admise par la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Article 79 : Les aéronefs évoluant exclusivement sur les aérodromes et dans les zones agréées par l'autorité administrative compétente comme champ d'expérience ne sont pas soumis aux dispositions de la présente section, tant que les évolutions ne donnent pas lieu à un spectacle public. Ils ne peuvent, toutefois, transporter des passagers que s'ils sont munis d'un certificat de navigabilité et d'une police d'assurance.

SECTION 2
SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE

Article 80 : 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 81 : Dans l'exercice de ses prérogatives et dans l'exécution des fonctions imposées par la présente loi, l'organisme national en charge de l'aviation civile prend dument en compte les impératifs de défense nationale, de l'aviation commerciale et générale et le droit de passage du public à travers l'espace aérien.

Article 82 : L'organisme national en charge de l'aviation civile a le pouvoir et l'obligation d'œuvrer pour la sécurité en vol des aéronefs évoluant dans la circulation aérienne générale en édictant chaque fois que de besoin :

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

- tous autres principes, règlements ou normes minimales régissant les autres pratiques, les méthodes et les procédures que l'organisme national en charge de l'aviation civile juge nécessaires.

Article 83 : Dans la prescription des normes, des principes et des règlements et dans la délivrance des certificats découlant de la présente loi, l'organisme national en charge de l'aviation civile prend en compte l'obligation des transporteurs aériens d'exécuter leurs prestations avec des garanties de sécurité, dans le respect de l'intérêt général et conformément à la réglementation en vigueur.

Article 84 : Dans la mesure où il le juge réalisable, l'Etat béninois :

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

- adopte et met en œuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation recommandés ;

- collabore aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes recommandées.

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

L'exploitation, la composition, l'objet des communications et le contrôle des stations sont fixés par voie réglementaire.

Article 85 : L'assistance météorologique à la navigation aérienne est fournie, dans l'espace aérien où les services de la circulation aérienne sont assurés, par les services compétents de l'Etat ou pour leur compte. Tous les services assurés par l'Etat relativement à la préparation et à l'exécution des vols bénéficient de la même assistance.

Article 86 : 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 souscrit 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.

Article 87 : L'organisme national en charge de l'aviation civile a le pouvoir d'édicter et de réviser les normes minimales de sécurité pour l'exploitation des installations de navigation aérienne situées en République du Bénin.

CHAPITRE IV
REDEVANCE DE ROUTE

Article 88 : L'usage des installations et services mis en œuvre au-dessus du territoire national 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 conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances.

Article 89 : En cas de non-paiement de la redevance due par l'exploitant d'un aéronef ou son propriétaire, l'organisme chargé de sa liquidation et de son recouvrement est autorisé, dans le respect des procédures applicables, à obtenir qu'un aéronef exploité par cet exploitant ou appartenant à ce propriétaire qui atterrit sur le territoire national, soit retenu jusqu'à consignation du montant dû.

L'autorité responsable de la circulation aérienne et le commissariat de police territorialement compétent apportent leur concours à l'application du présent article.

CHAPITRE V
RECHERCHE ET SAUVETAGE DES AERONEFS EN DETRESSE

Article 90 : 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 91 : En cas de disparition sans nouvelle d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois mois après la date d'envoi des dernières nouvelles.

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

Le ministre chargé de l'aviation civile déclare, le cas échéant, la présomption de disparition et adresse à la juridiction compétente les requêtes 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, à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès. La requête est, dans ce cas, communiquée par le ministère public au ministre chargé de l'aviation civile.

Article 92 : 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 heures de la découverte.

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

Les dispositions du code maritime 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 : Les services compétents de l'Etat portent assistance aux aéronefs en détresse et sous réserve du contrôle qui peut être nécessaire, permettent aux propriétaires de l'aéronef ou aux autorités de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé, de prendre les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances.

Les services de l'Etat entreprennent la recherche d'aéronefs disparus en collaboration avec les autorités des Etats concernés.

Dans le cadre de cette collaboration, les services compétents sont autorisés, par le biais du centre secondaire de recherche, à prêter assistance, sur demande aux équipes de recherche et de sauvetage des Etats concernés, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel.

Sous réserve des conditions prescrites par les autorités compétentes, les équipes de recherche et de sauvetage des Etats concernés sont autorisées à entrer sur le territoire national dans le but de rechercher les lieux d'accident d'aviation et de secourir les survivants.

Article 94 : La recherche et le sauvetage des aéronefs en détresse sont assurés par les organes habilités de l'Etat.

Les services et moyens locaux qui ne font pas partie de l'organisation de recherche et de sauvetage prêtent sans réserve leur concours aux équipes de recherche et de sauvetage dans les opérations et fournissent toute assistance possible aux survivants d'accidents d'aviation.

Une coordination étroite est assurée entre le centre de recherche et de sauvetage aéronautique, le centre de recherche et de sauvetage maritime, et les autres administrations ou organismes capables de contribuer aux recherches et au sauvetage.

Les modalités d'application des dispositions du présent chapitre sont fixées par décret pris en Conseil des ministres.

TITRE III
RESPONSABILITE RESULTANT DE L'EXPLOITATION DES AERONEFS

Article 95 : Les pilotes se conforment, au cours de la circulation aérienne, aux règlements relatifs à la police de la circulation, aux règles de l'air et prennent toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

Article 96 : 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 légales relatives à la responsabilité civile.

Article 97 : L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux tiers situés à la surface, par les évolutions de l'aéronef ou par les personnes ou objets qui en tombent.

Article 98 : 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 légales relatives à la responsabilité civile.

Article 99 : En cas de location d'un 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 100 : L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant la juridiction du lieu où le dommage a été causé ou devant la juridiction du domicile du défendeur.

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

LIVRE IV
ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

CHAPITRE PREMIER
CHAMP D'APPLICATION

Article 101 : Les dispositions de la présente loi s'appliquent aux accidents et incidents graves d'aviation :

- survenus sur le territoire national ou dans l'espace aérien béninois lorsque la République du Bénin est l'Etat d'immatriculation, et :

• lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou incident grave se trouve sur le territoire d'un Etat quelconque ou

• lorsqu'un accident ou incident grave se produit sur le territoire d'un Etat non partie à la Convention relative à l'aviation civile internationale et qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à l'annexe 13 à la Convention concernant les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ;

- survenus en dehors du territoire national pour lesquels la République du Bénin est autorisée, conformément aux normes et pratiques internationales recommandées, à participer en qualité :

• d'Etat d'immatriculation, d'Etat de l'exploitant, d'Etat de conception, d'Etat de construction ;

• d'Etat fournissant des renseignements, des moyens ou des experts à la demande de l'Etat procédant à l'enquête ;

• d'Etat comptant des ressortissants au nombre des morts ou des blessés.

Elles s'appliquent également lorsque la République du Bénin accepte la délégation par un Etat tiers, de l'enquête ou partie de l'enquête.

Le Bureau enquêtes-accidents prend toutes les mesures raisonnables pour faire en sorte que les procédures et pratiques d'enquête qu'il suit en ce qui concerne les accidents et incidents soient compatibles avec les obligations de l'Etat béninois découlant de la Convention relative à l'aviation civile internationale et avec les normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale figurant à l'annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

CHAPITRE II
ORGANISME EN CHARGE DE L'ENQUÊTE ACCIDENTS-INCIDENTS D'AVIATION

SECTION 1
CADRE INSTITUTIONNEL

Article 102 : L'Etat crée un organisme spécialisé et indépendant dénommé Bureau enquêtes-accidents. Il est chargé d'assurer en toute indépendance, pour le compte de l'Etat, les missions de réglementation sur les enquêtes des accidents et incidents d'aviation.

Article 103 : L'organisation et le fonctionnement du Bureau enquêtes-accidents sont définis par ses statuts approuvés par décret pris en Conseil des ministres.

Article 104 : L'enquête technique de l'accident ou de l'incident survenu sur le territoire national ou dans l'espace aérien béninois, est de la compétence du Bureau enquêtes-accidents.

La compétence du Bureau enquêtes-accidents en matière d'enquête technique s'exerce également en dehors du territoire national ou de l'espace aérien béninois lorsque :

- l'accident ou l'incident survenu sur le territoire national ou dans l'espace aérien d'un autre Etat, implique un aéronef immatriculé en République du Bénin ou exploité par une entreprise ayant son siège ou son principal établissement sur le territoire béninois et si cet Etat n'ouvre pas d'enquête technique ;

- un accident ou un incident survenu en dehors du territoire national ou de l'espace aérien national, implique un aéronef immatriculé en République du Bénin ou un aéronef dont l'Etat d'immatriculation n'ouvre pas d'enquête technique, si cet

aéronef est exploité par une entreprise ayant son siège ou son principal établissement sur le territoire national.

Article 105 : Le Bureau enquêtes-accidents peut demander l'assistance d'organismes nationaux ou étrangers pour qu'ils mettent à sa disposition :

- des installations, équipements et appareils ;
- des experts spécialisés, afin de leur confier des travaux déterminés.

Article 106 : Le Bureau enquêtes-accidents peut déléguer au service d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation civile d'un autre Etat, ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents, dans des conditions définies par les règlements aéronautiques en vigueur en République du Bénin, la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique qui relève de sa compétence.

Le Bureau enquêtes-accidents peut dans la mesure du possible, fournir une assistance technique aux services d'enquête sur les accidents d'un autre Etat. Il peut accepter du service d'enquête sur les accidents d'un autre Etat, la délégation de la réalisation de tout ou d'une partie d'une enquête technique, sous réserve d'un accord.

Article 107 : Le Bureau enquêtes-accidents peut solliciter des agents autres que les membres de son personnel pour effectuer, sous son autorité, des actes d'enquêtes. Ces agents sont dénommés enquêteurs de première information.

Le Bureau enquêtes-accidents peut également faire appel à des experts de nationalité béninoise ou étrangère pour l'assister dans une enquête technique. Ces experts peuvent être des personnes physiques ou morales.

SECTION 2
INDEPENDANCE DE L'ORGANISME D'ENQUÊTE

Article 108 : Le Bureau enquêtes-accidents mène l'enquête en toute indépendance et sans restriction, en accord avec les dispositions de l'annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

Article 109 : L'enquête réalisée conformément aux dispositions de la présente loi est distincte de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités.

Article 110 : L'enquête menée en vertu des dispositions de la présente loi donne accès sans restriction et sans délai à tous les éléments de preuve sans être empêchée par des enquêtes ou des procédures administratives ou judiciaires.

Article 111 : Le Bureau enquêtes-accidents est fonctionnellement indépendant des autres autorités nationales de l'aviation et des autres entités intéressées par la conduite ou l'objectivité d'une enquête.

Article 112 : Le Bureau enquêtes-accidents mène des enquêtes indépendantes, à travers notamment :

- la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents sur l'accident ou l'incident ;

- la protection de certains éléments d'enquête sur les accidents et les incidents, prévus à l'article 135 de la présente loi.

Il formule des recommandations de sécurité, détermine si possible, les causes et les facteurs contributifs et établit un rapport final.

Article 113 : Le directeur général du Bureau enquêtes-accidents ou toute personne désignée par lui, ne reçoit ni ne recherche, d'aucune autorité ni d'aucun organisme, quel qu'il soit, des instructions relatives à la conduite des enquêtes.

Article 114 : L'autorité de tutelle ou toute autre organisation s'abstient de recourir à tout moyen tendant à influencer la conduite de l'enquête et ses résultats, à avoir accès aux sources d'information de l'enquête ou à émettre des jugements.

Article 115 : L'autorité de tutelle ou toute autre organisation s'abstient de toute influence sur le financement et la dotation en personnel du Bureau enquêtes-accidents.

Article 116 : Le Bureau enquêtes-accidents émet en son nom, des comptes rendus ou des déclarations provisoires, des conclusions, des recommandations de sécurité et un rapport final, sans requérir l'approbation d'aucune autorité externe ou de son autorité de tutelle.

CHAPITRE III
ENQUÊTES TECHNIQUES

SECTION 1
OBJECTIF D'UNE ENQUÊTE TECHNIQUE

Article 117 : L'enquête technique sur un accident ou incident d'aviation menée en vertu de la présente loi a pour seul objectif la prévention des accidents et incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

SECTION 2
ENQUÊTES TECHNIQUES ET POUVOIRS DES ENQUÊTEURS

Article 118 : Lorsqu'un accident ou incident d'aviation civile survient, le Bureau enquêtes-accidents décide de l'ouverture de l'enquête, de sa conduite ou de sa délégation.

Lorsque cela est matériellement possible, le Bureau enquêtes-accidents ou toute autre personne désignée par ses soins inspecte les lieux de l'accident, examine l'épave et note les déclarations des témoins.

Article 119 : Tout accident ou incident grave survenu à un aéronef sur le territoire national ou dans l'espace aérien béninois fait l'objet d'une enquête technique par le Bureau enquêtes-accidents, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Article 120 : L'enquêteur désigné a le pouvoir exclusif de conduire l'enquête au nom du Bureau enquêtes-accidents. Il :

- produit un rapport du Bureau enquêtes-accidents, en présentant notamment des conclusions sur les causes et les facteurs contributifs ainsi que des recommandations de sécurité liées à l'occurrence ;

- est responsable de la nomination des observateurs et des participants nécessaires à l'enquête.

Article 121 : Pour toute enquête, le Bureau enquêtes-accidents ou toute personne désignée :

- accède librement aux lieux de l'accident ou de l'incident, dont il assure le contrôle total, y compris la protection de l'aéronef, de tous les éléments pertinents pour l'enquête ainsi que la préservation du lieu de l'accident contre l'accès de personnes non autorisées, le pillage ou la détérioration ;

- accède librement à l'épave et à tous les éléments pertinents, sur lesquels il exerce le contrôle, notamment les enregistreurs de bord et les dossiers des services de la circulation aérienne ;

- exerce un contrôle total sur l'épave et les pièces, afin de procéder sans retard à des examens détaillés ;

- accède sans restriction aux renseignements liés à l'enquête ;

- prend toutes les dispositions utiles pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et de son contenu pendant le temps nécessaire à l'enquête ;

- auditionne les témoins ainsi que toutes autres personnes qui peuvent contribuer à l'enquête ;

- abandonne le contrôle des lieux de l'accident ou de l'incident et confie la garde de l'aéronef, de son contenu ou de toute partie de celui-ci, dès qu'ils ne sont plus requis par l'enquête.

Article 122 : Les enquêteurs techniques ou les enquêteurs de première information, sur instruction du Bureau enquêtes-accidents, peuvent procéder à des prélèvements, aux fins d'examen ou d'analyse de débris, pièces ou de tout élément qu'ils estiment susceptibles de contribuer à la détermination des causes de l'accident ou de l'incident.

Article 123 : Les enquêteurs techniques écoutent les représentants des entreprises ou organismes ainsi que le personnel navigant en relation avec l'accident ou l'incident. Ils peuvent également écouter toute autre personne dont ils estiment l'audition utile.

Les enquêteurs techniques peuvent obtenir, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, la communication de toute information ou de tout document concernant les circonstances, les personnes, les entreprises ou les organismes et les matériels en relation avec l'accident ou l'incident.

Toutefois, les dossiers médicaux ou les données médicales ne peuvent être communiqués qu'à un médecin rattaché au Bureau enquêtes-accidents ou mandaté par lui.

Article 124 : Les enquêteurs techniques ont accès aux résultats des examens ou des analyses de prélèvements effectués sur les personnes chargées de la conduite et du contrôle de l'aéronef et sur le corps des victimes.

SECTION 3
REPRESENTANTS ACCREDITES, CONSEILLERS ET EXPERTS

Article 125 : Lorsqu'une enquête technique est menée par le Bureau enquêtes-accidents, les Etats ci-après ont chacun la faculté de désigner un représentant accrédité et de lui associer un ou plusieurs conseillers au cours de l'enquête :

- l'Etat d'immatriculation ;
- l'Etat de l'exploitant ;
- l'Etat de construction ;
- l'Etat de conception.

L'Etat dont les ressortissants sont comptés au nombre des morts ou des blessés peut désigner des experts pour participer à l'enquête du Bureau enquêtes-accidents.

SECTION 4
OBLIGATION DE CONFIDENTIALITE ET CONFLITS D'INTERÊTS

Article 126 : Le personnel du Bureau enquêtes-accidents, les enquêteurs de première information, les membres des équipes d'enquêtes, les experts, les représentants et les participants à l'enquête sont tenus au secret professionnel.

Article 127 : Afin d'assurer l'indépendance fonctionnelle du Bureau enquêtes-accidents et la crédibilité des enquêtes, les enquêteurs évitent les conflits d'intérêts réels ou potentiels.

Par dérogation aux dispositions de la présente section, le Bureau enquêtes-accidents est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique,

s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un accident ou un incident grave, aux autorités administratives chargées de la sécurité de l'aviation civile.

SECTION 5
NOTIFICATIONS DES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

Article 128 : Sous réserve des dispositions du règlement relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation en vigueur en République du Bénin, le propriétaire, l'exploitant, le commandant de bord, les membres d'équipage, l'exploitant d'un aéroport, le contrôleur de la circulation aérienne ou toute autre personne ayant connaissance d'un accident ou d'un incident le notifie immédiatement au Bureau enquêtes-accidents et fournit, dès que possible et par les moyens les plus rapides, le plus de renseignements possibles.

Article 129 : 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 en rend compte sans délai au Bureau enquêtes-accidents.

Article 130 : Lorsque l'accident ou l'incident est survenu hors du territoire national à un aéronef immatriculé en République du Bénin, la déclaration prévue à l'article 129 de la présente loi est faite par les dirigeants de la compagnie exploitant l'aéronef auprès du Bureau enquêtes-accidents.

Article 131 : Toute personne qui découvre une épave ou un élément d'aéronef en fait la déclaration sans délai auprès du Bureau enquêtes-accidents ou de l'autorité locale ou militaire la plus proche.

Article 132 : En cas d'accident ou d'incident d'aviation, le propriétaire, l'exploitant et les membres d'équipage prennent, dans la mesure du possible et sauf instruction contraire du Bureau enquêtes-accidents ou disposition contraire de la présente loi, toutes les mesures raisonnables pour :

- conserver les documents, éléments et enregistrements relatifs à l'événement de sécurité ;

- éviter l'effacement après le vol des enregistrements de communications, des données de vol et des messages d'alerte ;

- maintenir la garde de l'aéronef et de son contenu pendant toute la période nécessaire à l'enquête.

SECTION 6
GARDE DE L'AERONEF, DU LIEU DE L'ACCIDENT ET IDENTIFICATION DES TEMOINS

Article 133 : Dans l'attente de l'arrivée des enquêteurs du Bureau enquêtes-accidents, nul n'est autorisé à modifier l'état des lieux où s'est produit un accident ou un incident, à y effectuer des prélèvements, à se livrer sur l'aéronef ou son épave à quelque manipulation, à procéder à son déplacement ou à son enlèvement, sauf si

ces actions sont commandées par des exigences de sécurité ou par la nécessité de porter secours aux victimes.

L'autorité qui est intervenue la première fait garder le lieu d'accident et l'épave au maximum de ses moyens, en attendant l'arrivée des forces de défense et de sécurité qui en assurent la garde officielle jusqu'à la fin de l'enquête technique.

Le personnel de garde interdit l'approche des débris à toute personne, même au propriétaire de l'aéronef et à ses représentants jusqu'à l'arrivée des enquêteurs techniques.

Article 134 : Pendant les investigations sur les lieux de l'accident ou de l'incident, les membres de l'équipage ainsi que les représentants de l'exploitant de l'aéronef n'ont accès à l'épave que s'ils y sont invités et accompagnés par les enquêteurs techniques. Il leur est interdit de prélever toutes pièces, débris ou documents provenant de l'aéronef accidenté.

SECTION 7
PROTECTION DES ELEMENTS DE L'ENQUETE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS

Article 135 : Le Bureau enquêtes-accidents ne communique aucun des éléments listés au présent article à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident, hormis les cas où il détermine que la divulgation ou l'utilisation de ces éléments l'emporte sur les incidences négatives qu'une telle mesure risque d'avoir, au niveau national et international.

Il s'agit :

- des transcriptions des enregistrements de conversations et d'images du poste de pilotage ;

- des éléments sous la garde ou le contrôle du Bureau enquêtes-accidents, à savoir :

• les déclarations et dossiers des entretiens obtenus des personnes par le Bureau enquêtes-accidents ;

• les communications entre les personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;

• les renseignements d'ordre médical ou privé concernant des personnes touchées par l'accident ou l'incident ;

• les enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne ;

• l'analyse des renseignements et opinions sur ces derniers, y compris les renseignements des enregistreurs de bord, provenant du Bureau enquêtes-accidents et des représentants accrédités, concernant l'accident ou l'incident ;

• le projet de rapport final de l'enquête sur l'accident ou l'incident.

Article 136 : Le contenu audio des enregistrements de conversations du poste de pilotage et le contenu visuel et audio des enregistrements d'images du poste de pilotage ne sont pas divulgués au public.

Article 137 : Dans le cadre de l'enquête technique, le contenu des enregistreurs et les résultats des autopsies et examens médicaux effectués ne sont pas divulgués et ne sont exploités que pour la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident et pour la compréhension des recommandations de sécurité.

Article 138 : Le Bureau enquêtes-accidents se garde de divulguer les noms des personnes concernées par un accident ou un incident grave.

SECTION 8
REOUVERTURE DE L'ENQUÊTE

Article 139 : Après la clôture d'une enquête menée par le Bureau enquêtes-accidents, une enquête technique peut être rouverte lorsque :

- l'aéronef concerné, qui était considéré comme disparu à l'issue des recherches officielles, est retrouvé ultérieurement ;

- des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts.

Toutefois, si cette enquête menée par le Bureau enquêtes-accidents a été ouverte par un autre Etat, le consentement de cet Etat est requis pour la réouverture de l'enquête.

LIVRE V
GESTION DE LA SECURITE

TITRE PREMIER
GENERALITES

CHAPITRE PREMIER
AUTORITE COMPETENTE ET MISSIONS

Article 140 : L'organisme national en charge de l'aviation civile assure la gestion de la sécurité en mettant en place un cadre compatible avec l'envergure et la complexité du système aéronautique de la République du Bénin.

Il veille à la coordination entre les autorités chargées des différents éléments des fonctions d'aviation civile et à la supervision du système de gestion de la sécurité des prestataires de services aéronautiques.

CHAPITRE II
PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE

SECTION 1
OBJET

Article 141 : Les dispositions du présent chapitre fixent les règles pour la mise en œuvre et le maintien du programme national de sécurité ainsi que l'établissement des structures responsables.

SECTION 2
CARACTERISTIQUES DU PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE

Article 142 : Pour garantir une amélioration continue des niveaux de sécurité de l'aviation civile, il est établi et maintenu un programme national de sécurité de l'aviation, conforme aux exigences de l'annexe 19 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant la gestion de la sécurité.

Article 143 : Le programme national de sécurité de l'aviation civile de la République du Bénin est défini par voie réglementaire. Il établit la politique, les objectifs et les ressources en matière de sécurité, la gestion des risques de sécurité et la promotion de la sécurité de l'Etat béninois.

Article 144 : L'établissement et le maintien du programme national de sécurité sont assurés par le comité de coordination de haut niveau du programme, composé des responsables des autorités aéronautiques concernées ayant des attributions liées à la mise en œuvre et au maintien du programme.

Article 145 : Les responsabilités, la gouvernance et le rôle de chaque autorité ou entité et les modalités de mise en œuvre du programme national de sécurité, y compris les règles de fonctionnement du comité de coordination de haut niveau sont fixés par voie réglementaire.

SECTION 3
COORDINATION

Article 146 : Le comité de coordination de haut niveau du programme national de sécurité est l'organe stratégique responsable créé par l'Etat pour coordonner l'établissement et le maintien du programme.

Article 147 : L'organisme national en charge de l'aviation civile coordonne avec les autorités aéronautiques concernées la mise en œuvre et la tenue à jour du programme national de sécurité.

L'organisme national en charge de l'aviation civile peut confier la planification et la gestion quotidienne de la mise en œuvre du programme national de sécurité à une personne, un département ou une équipe.

CHAPITRE III
RESSOURCES ET FINANCEMENT DU PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE

Article 148 : Les ressources financières et les moyens nécessaires à la mise en œuvre et à la tenue à jour du programme national de sécurité proviennent des ressources de chaque autorité aéronautique concernée. Chaque autorité exerçant des responsabilités liées au programme s'assure qu'elle dispose des ressources humaines qualifiées et en nombre suffisant, financières et matérielles nécessaires pour la mise en œuvre et le maintien des activités du programme.

Article 149 : Outre les ressources visées à l'article 148 de la présente loi, le programme peut bénéficier des subventions de l'Etat, des dons, des legs et de toutes autres ressources non prohibées.

CHAPITRE IV
DONNEES ET INFORMATIONS DE SECURITE DE L'AVIATION CIVILE

Article 150 : L'organisme national en charge de l'aviation civile, en coordination avec le Bureau enquêtes-accidents, met en place une stratégie pour le développement des renseignements en matière de sécurité, y compris un système national de collecte, de traitement, de partage et d'échange des données et informations de sécurité de l'aviation civile, conformément à l'annexe 19 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant la gestion de la sécurité.

Article 151 : Les données et informations de sécurité ainsi que leurs sources sont protégées, conformément aux dispositions applicables en matière de secret de la défense nationale.

TITRE II
AERODROMES

CHAPITRE PREMIER
REGIME DES AERODROMES

SECTION 1
CREATION ET EXPLOITATION

Article 152 : L'ouverture et la fermeture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique sont prononcées, après enquête technique, par décret pris en Conseil des ministres sur rapport du ministre chargé de l'aviation civile.

Un plan directeur contenant des plans détaillés de développement de l'infrastructure est établi pour les aérodromes utilisés pour les vols internationaux. Les parties prenantes des aérodromes, en particulier les exploitants d'aéronefs, sont consultés afin de faciliter le processus d'établissement du plan directeur, en utilisant une approche consultative et collaborative.

Les dispositions du présent article sont applicables aux hélistations et hydrobases.

Article 153 : Pour assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations aériennes sur les aérodromes, l'Etat met en place une réglementation nationale pour la conception, l'exploitation technique, la certification et la surveillance continue des aérodromes.

Article 154 : L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à tout moment, être soumise à certaines restrictions, temporairement 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 chargé de l'aviation civile 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 155 : La création d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat, est subordonnée à la conclusion d'une convention entre le ministre chargé de l'aviation civile et la personne physique ou la personne morale de droit public ou de droit privé qui crée l'aérodrome. Cette convention est visée par le ministre chargé de la tutelle de la collectivité ou de l'établissement public intéressé.

L'accord du ministre chargé des finances est requis chaque fois qu'une telle convention implique des obligations financières à la charge de l'Etat.

Article 156 : Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat et les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

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

La création d'un aérodrome par une personne physique donne lieu à la signature d'une convention avec le ministre chargé de l'aviation civile. L'accord du ministre chargé des finances est requis chaque fois qu'une telle convention implique des obligations financières à la charge de l'Etat.

Article 157 : Pour des raisons de défense nationale, l'Etat peut, par décret pris en Conseil des ministres, se substituer temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome.

SECTION 2
CLASSIFICATION

Article 158 : Les dispositions de la présente section sont applicables aux aérodromes particuliers, héliports et hydrobases.

Article 159 : Les critères de classification des aérodromes sont déterminés par décret pris en Conseil des ministres, conformément à l'annexe 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant les aérodromes.

SECTION 3
CONDITIONS D'EXPLOITATION ET DE GESTION DES AERODROMES

Article 160 : Nul ne peut exploiter un aérodrome utilisé pour les vols internationaux s'il n'a obtenu de l'organisme national en charge de l'aviation civile, un certificat de sécurité aéroportuaire pour cet aérodrome.

Article 161 : Nul ne peut exploiter un aérodrome utilisé pour les vols nationaux s'il n'a obtenu de l'organisme national en charge de l'aviation civile, une autorisation d'exploitation.

Article 162 : L'Etat peut confier la construction, l'entretien, l'exploitation et la gestion des aérodromes qui lui appartiennent à des personnes morales de droit privé, dans le cadre d'une convention de concession de service public.

La convention de concession est assortie d'un cahier des charges et est 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 ans, aussi bien pour les aéroports internationaux que pour les autres aérodromes.

Article 163 : Tout ou partie de la gestion commerciale des aérodromes et installations terminales appartenant à l'Etat peut être confié à une personne morale de droit public ou privé répondant aux conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

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

A ce titre, l'organisme national en charge de l'aviation civile perçoit une redevance annuelle sur le chiffre d'affaires des concessionnaires.

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

Article 164 : Les gestionnaires des aérodromes sont astreints à la souscription d'une police d'assurance responsabilité civile et assurance tous risques.

Article 165 : 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 du prestataire, 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 166 : Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances fixe les taux des redevances visées à l'article 165 de la présente loi, et détermine l'autorité ou l'organisme chargé de leur liquidation, de leur recouvrement et des modalités de leur perception.

L'arrêté peut 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 167 : Les redevances sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments et outillages et correspondent aux services rendus.

En cas de non-paiement des redevances par l'exploitant de l'aéronef, l'exploitant de l'aérodrome est autorisé, dans le respect des procédures applicables, à obtenir qu'un aéronef exploité par cet exploitant soit retenu jusqu'à consignation du montant dû.

L'autorité responsable de la circulation aérienne et le commissariat de police territorialement compétent apportent leur concours à l'application du présent article.

SECTION 4
DELIVRANCE DE CERTIFICAT POUR L'EXPLOITATION DES AERODROMES

Article 168 : Pour obtenir le certificat de sécurité aéroportuaire ou l'autorisation d'exploitation visés aux articles 160 et 161 de la présente loi, le demandeur soumet à l'approbation de l'organisme national en charge de l'aviation civile, un dossier dont la liste des pièces est fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article 169 : Le certificat ou l'autorisation est délivré lorsque l'exploitant d'aérodrome démontre que les installations et équipements, les services, le personnel

et les procédures d'exploitation assurent de façon satisfaisante, la sécurité des aéronefs et qu'un système acceptable de gestion de la sécurité est en place.

Article 170 : Les critères de certification des aérodromes sont fixés par voie réglementaire.

SECTION 5
RISQUES LIES AUX FEUX NON AERONAUTIQUES

Article 171 : Tout feu non aéronautique au sol qui est situé à proximité d'un aérodrome et qui risque d'être dangereux pour la sécurité des aéronefs est éteint, masqué ou modifié de façon à supprimer la cause du danger.

Article 172 : Il est interdit de diriger intentionnellement ou de faire diriger vers un aéronef, un faisceau laser ou tout autre faisceau lumineux directif de haute intensité, de nature à créer un danger pour l'aviation, des dommages à l'aéronef ou des lésions à l'équipage ou aux passagers.

Article 173 : Toute personne qui utilise ou prévoit d'utiliser des lasers ou d'autres faisceaux lumineux directifs de haute intensité en plein air, tels que les faisceaux lasers ou autres faisceaux lumineux directifs pénétrant dans l'espace aérien navigable avec une puissance susceptible de causer un danger pour l'aviation, le notifie par écrit à l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Article 174 : Tout pilote commandant de bord s'assure que la sécurité du vol n'est pas menacée avant de faire pénétrer un aéronef dans un faisceau laser ou dans tout autre faisceau lumineux directif de haute intensité.

Article 175 : Les modalités d'installation et d'exploitation des feux visés à la présente section sont fixées par décret pris en Conseil des ministres.

SECTION 6
DISPOSITIONS SANITAIRES

Article 176 : Le contrôle sanitaire aux frontières est régi sur le territoire de la République du Bénin par les dispositions des règlements sanitaires de l'Organisation mondiale de la santé, des lois et règlements nationaux ainsi que par les arrangements internationaux intervenus en cette matière.

CHAPITRE II
SERVITUDES AERONAUTIQUES, RISQUE AVIAIRE ET PROTECTION DE L'EXPLOITATION

SECTION 1
SERVITUDES AERONAUTIQUES

Article 177 : Il est institué des servitudes spéciales dites servitudes aéronautiques pour assurer la sécurité de la circulation des aéronefs.

Il s'agit :

1- des servitudes de dégagement qui emportent interdiction de créer ou 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 de balisage qui emportent 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 178 : 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'aide 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 passage préférentiels pour la navigation aérienne.

Article 179 : Les servitudes prévues à l'article 178 de la présente loi assurent à la navigation aérienne, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles prévues à l'annexe 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant les aérodromes.

Article 180 : Le ministre chargé de l'aviation civile ou, pour les aérodromes ou itinéraires qui le concernent, le ministre chargé 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 ;

- l'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aide à la navigation aérienne ou

- 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 181 : Pour la réalisation des balisages visés à l'article 180 de la présente loi, l'Etat dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage ainsi que du droit d'installation de dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures.

Ces droits peuvent être exercés par les personnes privées éventuellement

chargées du balisage.

Article 182 : 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 chargé de l'aviation civile ou en ce qui le concerne, du ministre chargé de la défense nationale.

La nature et les caractéristiques des installations soumises à autorisation sont déterminées par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et de la défense nationale.

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

Article 183 : 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 pris en Conseil des ministres, après enquête publique dans les formes prévues par les dispositions applicables en matière d'expropriation.

Article 184 : L'occupation du domaine aéroportuaire est soumise à une autorisation préalable de l'Etat.

Article 185 : La circulation des personnes ou des véhicules dans certaines zones du domaine aéroportuaire est autorisée par voie réglementaire.

SECTION 2
RISQUE AVIAIRE

Article 186 : 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 voie réglementaire.

Article 187 : L'autorité compétente prend les dispositions nécessaires pour éliminer les décharges, dépotoirs et tous autres points qui risquent d'attirer des animaux aux aérodromes ou à proximité et pour empêcher qu'il en soit créé, sauf si une évaluation faunique indique qu'il est peu probable que les conditions ainsi établies entraînent l'existence d'un risque aviaire ou faunique. Lorsqu'il est impossible d'éliminer des sites existants, l'autorité compétente veille à ce que les risques qu'ils constituent pour les aéronefs soient évalués et réduits.

La désignation, les attributions et les responsabilités de l'autorité aéroportuaire

en la matière sont fixées par voie règlementaire.

SECTION 3
PROTECTION DE L'EXPLOITATION

Article 188 : 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, est effectué par le propriétaire ou par l'exploitant de l'aéronef, sur ordre de l'autorité aéroportuaire.

Article 189 : Dans le cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne fait pas diligence pour procéder aux opérations de l'enlèvement visées à l'article 188 de la présente loi, le gestionnaire de l'aéroport, sous réserve d'en rendre compte à l'organisme national en charge de l'aviation civile, 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'organisme national en charge de l'aviation civile, dans le cas où le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'animaux constituant un obstacle ne fait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement. Le cas échéant, l'enlèvement a lieu aux frais et risques de ce gardien.

Article 190 : Les exploitants de l'aviation civile se conforment 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, à travers notamment, l'élimination ou le recyclage des déchets et la lutte contre la pollution.

Article 191 : 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.

LIVRE VI
SURETE DE L'AVIATION CIVILE – FACILITATION

TITRE PREMIER
SURETE – RESPONSABILITES OPERATIONNELLES – SUPERVISION DE LA SURETE – MESURES DE PROTECTION CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE – FINANCEMENT

CHAPITRE PREMIER
SURETE DE L'AVIATION CIVILE

Article 192 : La sûreté de l'aviation civile est une prérogative exclusive de l'Etat. Elle est organisée par voie réglementaire, conformément à l'annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Elle comporte :

- un programme national de sûreté de l'aviation civile couvrant l'ensemble des mesures destinées à assurer la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ;

- une politique nationale de formation à la sûreté de l'aviation civile afin d'assurer l'efficacité du programme national de sûreté de l'aviation civile ;

- un programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile afin d'évaluer régulièrement le degré d'application.

Certains aspects opérationnels de la sûreté peuvent être délégués. Les modalités de cette délégation sont fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Article 193 : L'objectif primordial de l'Etat, est d'assurer la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol, du public, dans toutes les questions relatives à la protection contre des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile. Cet objectif est réalisé par une combinaison de mesures ainsi que de moyens humains et matériels.

CHAPITRE II
ORGANISATION DE LA SURETE

Article 194 : L'organisme national en charge de l'aviation civile est désigné comme autorité compétente de sûreté de l'aviation civile en République du Bénin. Il en assure la régulation et la supervision.

A ce titre, il élabore, met en œuvre et tient à jour le programme national de sûreté de l'aviation civile et le programme national de contrôle qualité de la sûreté de l'aviation civile ainsi que la politique nationale de formation à la sûreté.

Article 195 : L'Etat institue, un comité national de sûreté de l'aviation civile destiné à assurer la coordination des activités de sûreté entre les ministères, services et autres organismes de l'Etat, les exploitants d'aéroport et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernées par ou chargées

de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.

L'organisation, les attributions et le fonctionnement du comité national de sûreté de l'aviation civile sont fixés par décret pris en Conseil des ministres.

CHAPITRE III
RESPONSABILITES OPERATIONNELLES ET SUPERVISION DE LA SURETE

Article 196 : Le directeur général de l'organisme national en charge de l'aviation civile détient des pouvoirs de contrainte pour faire respecter la conformité aux politiques et aux obligations nationales de sûreté de l'aviation civile.

A ce titre, les mesures prescrites en application des dispositions de la présente loi et des mesures prises pour son application relatives à la sûreté de l'aviation civile sont mises en œuvre par les exploitants d'aéroport, les fournisseurs de services de la navigation aérienne, les entreprises de transport aérien, les prestataires de service d'assistance en escale, les entreprises ou organismes visés à l'article 195 de la présente loi, les entreprises qui leur sont liées par contrat et toutes autres personnes autorisées à occuper ou à utiliser les zones non librement accessibles des aérodromes et des installations à usage aéronautique, chacun dans son domaine d'activité.

Pour la mise en œuvre dans leurs domaines d'activités respectifs des mesures de sûreté, les exploitants d'aéroport, les fournisseurs de services de la navigation aérienne, les entreprises de transport aérien, les prestataires de service d'assistance en escale, les entreprises ou organismes concernés établissent, mettent en œuvre et tiennent à jour des programmes de sûreté, de contrôle qualité et de formation pour répondre aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile.

Ces programmes sont approuvés par le directeur général de l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Article 197 : Sans préjudice des dispositions de l'article 196 de la présente loi, l'employeur des personnes qui exécutent les tâches concourant à la mise en œuvre des mesures de sûreté s'assure que son personnel est agréé conformément aux dispositions du programme national de sûreté de l'aviation civile, afin de garantir l'application systématique des normes de performance.

L'employeur met en œuvre un plan de formation initiale et continue et d'entraînement périodique du personnel tels que requis par le programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

Article 198 : Sans préjudice de la compétence reconnue par la loi à certains agents civils et militaires de l'Etat, les inspecteurs de l'organisme national en charge de l'aviation civile, ainsi que les organismes et personnes, agissant pour le compte et sous le contrôle de cet organisme et habilités à cet effet, s'assurent que les personnes,

organismes ou entreprises mentionnés au deuxième alinéa de l'article 197 de la présente loi, implantés sur les aérodromes ou à l'extérieur de ceux-ci, se conforment aux mesures de sûreté dont la mise en œuvre leur incombe.

Les inspecteurs de l'organisme national en charge de l'aviation civile et autres personnes ou organismes mentionnés au premier alinéa du présent article, disposent en matière de sûreté, du droit d'accès prévu à l'article 223 de la présente loi.

Ils peuvent requérir, pour l'accomplissement de leur mission, l'ouverture de tout colis, bagage, véhicule, remorque ou engin en présence du responsable de l'entreprise ou de l'organisme, ou de l'un de ses préposés en cas d'absence de celui-ci. Ils se font communiquer les documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

CHAPITRE IV
MESURES DE PROTECTION CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

Article 199 : L'emprise des aérodromes affectés à titre exclusif, principal ou secondaire, à l'aviation comprend :

- une zone côté ville ;

- une zone côté piste composée de zones à accès règlementé et de zones réservées.

Les modalités d'organisation et de délimitation des zones de sûreté sont fixées par voie réglementaire.

Article 200 : La conception de tout projet de construction ou de modernisation d'un aéroport intègre tous les aspects normatifs de la sûreté de l'aviation civile.

Article 201 : L'accès et la circulation aux zones côté piste des aéroports et en tout lieu où sont mises en œuvre des mesures de sûreté prévues par la présente loi et ses textes d'application sont soumis à la détention d'un titre de circulation ou d'une autorisation d'accès.

Les conditions de délivrance et d'utilisation des titres de circulation et des autorisations d'accès sont définies dans les programmes nationaux de sécurité et de sûreté.

Article 202 : Les personnes mettant en œuvre les contrôles de sûreté, les personnes autorisées à accéder sans escorte aux zones à accès règlementé et les personnes ayant accès à des renseignements sensibles relatifs à la sûreté de l'aviation, sont soumises à des vérifications d'antécédents avant de prendre leurs fonctions ou d'accéder à ces zones ou à ces renseignements.

Les vérifications périodiques des antécédents de ces personnes, s'effectuent à des intervalles définis par l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Les personnes jugées inaptes à la suite d'une vérification de leurs antécédents sont immédiatement empêchées de mettre en œuvre les contrôles de sûreté, d'accéder sans escorte à des zones de sûreté à accès réglementé et d'avoir accès à des informations sensibles de sûreté de l'aviation.

Article 203 : L'entreprise ou l'organisme implanté à l'extérieur de la zone réservée ou entre les limites côté ville et côté piste doit, pour y accéder afin de livrer des biens et produits destinés à être embarqués à bord des aéronefs, être agréé par l'organisme national en charge de l'aviation civile.

L'entreprise ou l'établissement ainsi agréé en qualité d'établissement connu met en œuvre des mesures de sûreté appropriées pendant le conditionnement de ces biens et produits et préserve leur intégrité jusqu'à leur entrée en zone réservée.

Article 204 : Le transporteur aérien met en œuvre des mesures de sûreté sur le fret et les colis postaux avant leur embarquement dans les aéronefs.

Le transporteur aérien effectue les contrôles de sûreté mentionnés à l'article 205 de la présente loi sur le fret et les colis postaux qui lui sont remis ou s'assure que ce fret ou ces colis lui sont remis par un agent habilité.

Le fret et les colis postaux qui, de par leurs caractéristiques, ne peuvent pas être contrôlés après leur conditionnement, sont remis à l'agent habilité ou à défaut, au transporteur aérien, exclusivement par un expéditeur connu.

Article 205 : En vue d'assurer la sûreté des vols, lorsque des renseignements fiables indiquent qu'un aéronef peut faire l'objet d'un acte d'intervention illicite sur le territoire national, les officiers de police judiciaire affectés à l'aviation civile ainsi que les agents sur ordre et sous la responsabilité de ces officiers de police judiciaire, peuvent procéder à la fouille et à la visite, par tous moyens appropriés, des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones et dépendances des aérodromes non librement accessibles au public ou sortant de celles-ci.

Les mêmes dispositions sont applicables sur le plan international, les personnes compétentes pour procéder à la fouille et à la visite étant, outre celles mentionnées au premier alinéa du présent article, les agents des douanes.

Peuvent également être habilités à procéder à ces fouilles et visites, tant sur le plan national qu'international, sous le contrôle des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes, les agents de nationalité béninoise désignés par les exploitants d'aérodromes et les transporteurs aériens et préalablement agréés par le ministre chargé de l'aviation civile. Ces agents ne procèdent à la fouille des bagages à main qu'avec le consentement de leur propriétaire et à des palpations de sécurité qu'avec le consentement de la personne. Dans ce cas, la palpation de sécurité est faite par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet.

Les agréments prévus au troisième alinéa du présent article sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement ne présentent pas les

garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice de cette mission.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

Article 206 : Sont exemptées des mesures d'inspection et de filtrage applicables aux personnes ainsi qu'à leurs bagages de cabine, que ce soit dans le cadre de leurs déplacements officiels ou privés :

- le président de la République en exercice ;
- les chefs d'Etat étrangers en exercice ;
- leurs conjoints et leurs bagages.

Article 207 : Les équipements utilisés pour mettre en œuvre les mesures de sûreté sont préalablement homologués par l'organisme national en charge de l'aviation civile.

CHAPITRE V
FINANCEMENT DE LA SÛRETE

Article 208 : Le financement de la réalisation et du maintien des objectifs définis au programme national de sûreté de l'aviation civile est assuré par un budget de sûreté établi chaque année par l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Les ressources du budget comprennent la redevance de sûreté et des subventions de l'Etat et/ou d'autres organismes.

Les modalités d'établissement, de perception et d'affectation de la redevance de sûreté sont fixées par voie réglementaire conformément à la politique de l'Organisation de l'aviation civile internationale en matière de redevances de sûreté.

TITRE II
FACILITATION

Article 209 : L'organisme national en charge de l'aviation civile met en place des politiques et des obligations en matière de facilitation de l'aviation civile conformes à la réglementation en vigueur et aux dispositions de l'annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Article 210 : Il est mis en place un comité national de facilitation du transport aérien et, selon les besoins, des comités de facilitation d'aéroport ou des organes de coordination analogues, en vue de coordonner les activités de facilitation entre les différents ministères, institutions et autres organismes nationaux qui s'occupent ou sont chargés des divers aspects de l'aviation civile internationale ainsi qu'avec les exploitants d'aéroport et d'aéronef.

Article 211 : Le comité national de facilitation est placé sous l'autorité de

l'organisme national en charge de l'aviation civile qui veille à la mise en œuvre du programme national de facilitation.

La composition et le fonctionnement du comité sont fixés par voie réglementaire.

Article 212 : Les aéronefs qui effectuent un parcours international utilisent à l'arrivée et au départ du territoire national, un aéroport international. Pour franchir la frontière ou la limite des eaux territoriales, ils suivent la route aérienne qui leur est affectée. Les lois et règlements relatifs à l'entrée ou la sortie du territoire des passagers, équipages ou marchandises, notamment à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, sont respectés par les exploitants d'aéronef.

LIVRE VII
TRANSPORT AERIEN

TITRE UNIQUE
MODES D'EXPLOITATION DES AERONEFS – ASSISTANCE EN ESCALE

CHAPITRE PREMIER
MODES ET CONDITIONS D'EXPLOITATION

Article 213 : L'exercice d'une activité de transport aérien à titre professionnel et contre rémunération est subordonné à l'obtention préalable d'un agrément délivré par le ministre chargé de l'aviation civile, suivant des modalités fixées par voie réglementaire.

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

Article 214 : Tout travail aérien est soumis à une autorisation préalable de l'organisme national en charge de l'aviation civile, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article 215 : Les conditions d'exécution des vols privés sont fixées par la présente loi et ses textes d'application.

CHAPITRE II
ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN

SECTION 1
TRANSPORTEURS BENINOIS

Article 216 : Les entreprises autorisées au titre des dispositions de l'article 224 de la présente loi soumettent à l'approbation préalable de l'organisme national en

charge de l'aviation civile :

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

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

Article 217 : Pour la détermination de ses tarifs, l'entreprise de transport aérien se conforment à la réglementation en vigueur.

Article 218 : Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique que l'organisme national en charge de l'aviation civile 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 219 : Le contrôle de l'Etat est exercé par l'organisme en charge de l'aviation civile 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 : le certificat d'immatriculation, le carnet de route, le certificat de navigabilité, la licence de l'équipage, le certificat d'exploitation radio de bord, le manifeste des passagers et du fret ;

- la vérification de la conformité de la composition et des qualifications du personnel navigant technique avec les exigences des annexes 1 et 6 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant respectivement les licences du personnel et l'exploitation technique des aéronefs ;

- la vérification des documents d'exploitation, notamment : les données de vol, les plans de vol d'exploitation, le carnet technique ainsi que la préparation du vol conformément à l'annexe 6 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant l'exploitation technique des aéronefs ;

- la vérification, conformément à l'annexe 6 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant l'exploitation technique des aéronefs, de la présence et de l'état des éléments nécessaires à la navigation aérienne, à savoir :

- le permis d'exploitation aérienne ;
- le manuel d'exploitation y compris la liste minimale d'équipements ;
- le manuel de vol ;

- l'équipement de sécurité ;
- l'équipement de sécurité de cabine ;
- l'équipement nécessaire au vol, y compris le matériel de radiocommunication et de radionavigation ;
- les enregistreurs de bord ;
- les spécifications opérationnelles d'exploitation accordées au transporteur aérien ;

- les conditions de transport des marchandises dangereuses ;
- la vérification de la conformité constante de l'état de l'appareil et de son équipement avec l'annexe 8 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant la navigabilité des aéronefs.

Article 220 : Tout aéronef se trouvant sur un aérodrome béninois est soumis à des inspections pour s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de sûreté qui lui sont applicables, qu'elles soient nationales, communautaires ou prises en application de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Article 221 : Dans l'intérêt de la sécurité de l'aviation civile, l'organisme national en charge de l'aviation civile dispose des installations, de l'équipement et du personnel nécessaires à l'exécution de sa fonction de supervision de la sécurité aérienne.

Article 222 : L'organisme national en charge de l'aviation civile est chargé de mener les inspections nécessaires, notamment celles des installations et infrastructures, des aérodromes, des services de navigation aérienne, des aéronefs, des centres de maintenance et des centres de formation aéronautique, hangars, ateliers, aires de trafic, installations des dépôts de carburant, bureaux des exploitants, zones de manutention du fret, installations situées à l'intérieur ou à l'extérieur du périmètre d'un aéroport ou en zone de sûreté à accès réglementé d'un aéroport et utilisées pour des opérations aéroportuaires ou des opérations commerciales liées à un aéroport ou au profit ou pour le compte d'un exploitant d'aéronef, afin de veiller au maintien de la sécurité de l'exploitation, conformément aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

L'organisme national en charge de l'aviation civile s'assure, entre autres, de :

- la compétence des personnels techniques, notamment les membres d'équipage et les personnels au sol ;

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

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

Article 223 : Les entreprises de transport aérien autorisées communiquent, sur demande des inspecteurs de l'organisme national en charge de l'aviation civile chargés du contrôle, 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'un document officiel d'identité et d'un ordre de mission délivrés par l'organisme national en charge de l'aviation civile.

SECTION 2
TRANSPORTEURS ETRANGERS

Article 224 : Sous réserve des dispositions des accords et conventions internationaux 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'organisme national en charge de l'aviation civile.

Article 225 : Les dispositions des articles 11, 218, 219 et 223 de la présente loi sont applicables aux transporteurs aériens étrangers.

Article 226 : 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 sont soumis à l'organisme national en charge de l'aviation civile dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

Article 227 : Les entreprises étrangères assurant le transport de passagers, de marchandises ou de courrier contre rémunération dans le cadre de services aériens internationaux réguliers ou non, peuvent dans les conditions fixées par les accords de services aériens, embarquer ou débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier.

Le transport commercial 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
CONTRAT DE TRANSPORT AERIEN

SECTION 1
TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article 228 : 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 dès leur remise par

l'expéditeur ou son mandataire au transporteur ou son mandataire, jusqu'à la livraison, par leur remise par le transporteur ou son mandataire au destinataire ou son mandataire.

Article 229 : Les dispositions légales relatives aux transports par terre, air et par eau sont applicables au contrat de transport de marchandises par air sans préjudices des 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 ces conventions et protocoles.

Article 230 : 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 se trouve à bord de l'aéronef et est communiqué, sur leur demande, aux inspecteurs de l'organisme national en charge de l'aviation civile et aux agents des douanes.

Le récépissé comporte les mentions relatives en particulier à l'identification des parties, à la caractérisation des marchandises quant à leurs poids, quantité et qualité, aux lieux d'embarquement et de débarquement.

Article 231 : 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 l'aéronef.

Article 232 : L'action en responsabilité est portée, au choix du demandeur, soit devant la juridiction 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 la juridiction du lieu de destination. L'action en responsabilité est intentée, sous peine de déchéance, dans les deux ans à compter du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination ou de l'arrêt de transport.

Article 233 : La responsabilité du transporteur aérien de marchandises est limitée à un montant fixé par voie réglementaire, 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 234 : La fraude visée à l'article 233 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 235 : 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 236 : Afin d'assurer la sécurité des vols, les transporteurs aériens recourent aux services d'un agent habilité pour l'expédition du fret, des envois express ou des colis postaux en vue de leur transport ou mettent en œuvre, suivant les conditions définies par l'acte réglementaire prévu à l'article 240 de la présente loi, des procédures de sûreté spécifiques pouvant comporter des visites de sûreté pratiquées par les agents habilités de l'organisme national en charge de l'aviation civile, assistés des services des douanes.

Peuvent être agréés en qualité d'agent habilité par le ministre chargé de l'aviation civile, 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 au premier alinéa du présent article, l'Etat conservant toutefois la faculté d'imposer ces contrôles si les circonstances l'exigent.

Article 237 : En cas de dommage résultant d'un acte malveillant et causé par des colis postaux ou du fret visé par la présente section, 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 ou en vertu de la présente loi.

Article 238 : 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 215 et 216 de la présente loi ou par l'acte réglementaire mentionné à l'article 239 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 a été mis en demeure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

Article 239 : Les officiers de police judiciaire, les inspecteurs de l'organisme national en charge de l'aviation civile 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 exigées pour l'obtention de cet 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.

Les officiers de police judiciaire, les inspecteurs de l'organisme national en charge de l'aviation civile commis et les agents des douanes peuvent requérir, pour l'accomplissement de leur mission, 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, et se faire communiquer les documents comptables, financiers ou techniques propres à faciliter l'accomplissement de leur contrôle.

Article 240 : Un acte réglementaire fixe les modalités d'application des dispositions des articles 236 et 239 de la présente loi.

Cet acte réglementaire tient compte des contraintes propres à chacune des catégories de personnes visées à l'article 239 de la présente loi. 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.

Cet acte réglementaire détermine également les prescriptions que les entreprises ou organismes visés à l'article 239 de la présente loi respectent en matière de réception et de contrôle pour éviter des dépôts et des expéditions anonymes.

SECTION 2
RELATIONS ENTRE TRANSPORTEURS

Article 241 : 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 3
TRANSPORT DE PERSONNES

Article 242 : Le contrat de transport de passagers est constaté par la délivrance d'un titre de transport individuel ou collectif de départ.

Le titre de transport contient 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 et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat.

Le contrat de transport 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 243 : Le contrat de transport aérien de personnes est régi par la Convention 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 244 : Le transporteur remet aux autorités compétentes un formulaire de

trafic, ou à défaut un manifeste de passagers.

Toutefois, la disposition prévue au premier alinéa du présent article n'est pas applicable aux déplacements qui comportent le retour sans escale à l'aérodrome de départ.

Article 245 : La responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou de toute autre convention ou protocole la modifiant ou la complétant et par les dispositions réglementaires qui la mettent en cause.

Article 246 : L'action en responsabilité est portée, au choix du demandeur, soit devant la juridiction du lieu d'embarquement ou de destination, soit devant la juridiction 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 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 de la juridiction saisie.

Article 247 : En cas de transports successifs, chaque transporteur répond de l'exécution de ses obligations pour le parcours qu'il a effectué.

Article 248 : 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 4
AFFRETEMENT ET LOCATION D'AERONEFS

Article 249 : L'affrètement, la location et le crédit-bail constituent des formes d'exploitation d'aéronefs dont les modalités sont fixées par voie réglementaire.

Ces modalités tiennent compte des dispositions de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Les contrats d'affrètement, de location et de crédit-bail sont approuvés par l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Article 250 : En cas d'affrètement pour une durée déterminée, les membres de l'équipage, tel qu'il est défini par la réglementation en vigueur, restent, sauf convention contraire, les préposés du fréteur.

Article 251 : 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 252 : La location peut également se faire sous forme de crédit-bail.

Article 253 : En application de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale, lorsqu'un aéronef immatriculé en République du Bénin est exploité, en vertu d'un contrat de location, d'affrètement ou de tout autre arrangement similaire par une personne physique ou morale ayant son siège ou son principal établissement, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre Etat contractant, la République du Bénin, en sa qualité d'Etat d'immatriculation, par accord avec cet autre Etat, peut lui transférer tout ou partie des fonctions et obligations que lui confèrent la Convention relative à l'aviation civile internationale.

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

L'Etat d'immatriculation est dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées. L'accord de transfert des fonctions et obligations est enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 254 : Les transferts de responsabilités entre deux Etats, en ce qui concerne les licences du personnel, les certificats de navigabilité, les licences de station radio, sont reconnus par l'organisme national en charge de l'aviation civile en application de la réglementation en vigueur et des dispositions pertinentes des conventions internationales auxquelles la République du Bénin est partie.

CHAPITRE IV
ASSISTANCE EN ESCALE

Article 255 : 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 conclure avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services.

Article 256 : Les entreprises qui désirent fournir des services d'assistance en escale obtiennent au préalable, un agrément délivré par le ministre chargé de l'aviation civile, qui atteste de leurs compétences techniques.

Les critères d'octroi de l'agrément et les conditions d'exercice de l'activité sont fixés par voie réglementaire.

Article 257 : Les entreprises prestataires de services d'assistance en escale sont astreintes à la souscription d'une police d'assurance couvrant leurs activités.

Article 258 : Le ministre chargé de l'aviation civile, sur proposition de l'organisme national en charge de l'aviation civile, limite le nombre de prestataires de services pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale lorsque :

- le niveau d'activité ne permet pas l'existence de plusieurs opérateurs avec les garanties de continuité du service public ;

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

- les contraintes spécifiques de sécurité ou de sûreté l'imposent.

LIVRE VIII
PERSONNELS DE L'AVIATION CIVILE

TITRE PREMIER
PERSONNEL MEMBRE D'EQUIPAGE PROFESSIONNEL

CHAPITRE PREMIER
CATEGORIES DE PERSONNEL MEMBRE D'EQUIPAGE

Article 259 : 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 d'aéronefs ;

- 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 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 le matériel sur les hélicoptères.

Article 260 : Les membres d'équipage professionnels de l'aéronautique civile appartiennent au moins à l'une des trois catégories suivantes :

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

CHAPITRE II
CONDITIONS DE QUALIFICATION

SECTION 1
BREVETS – LICENCES – QUALIFICATIONS

Article 261 : 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 voie réglementaire.

En aucun cas, les bénéficiaires des exemptions visées au premier alinéa du présent article ne peuvent être exemptés de l'examen pratique.

Toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef détient un brevet, une licence 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 présente 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 brevet 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 262 : 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.

Article 263 : Tout titulaire d'une licence détient un carnet de vol dont le modèle est défini par voie réglementaire et sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols.

Le carnet est 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 264 : La délivrance des titres et qualifications aéronautiques ainsi que les services par le ministre chargé de l'aviation civile donnent lieu au versement de redevances dont les modalités d'établissement et de recouvrement ainsi que le montant sont fixés par voie réglementaire.

SECTION 2
REGISTRE D'INSCRIPTION

Article 265 : Nul ne peut faire partie du personnel membre d'équipage professionnel 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 mois n'est pas inscrit sur le registre.

Article 266 : 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 sans condamnation datant de trois mois au plus à la date de la demande d'inscription sur le registre.

Les règles applicables à l'établissement, à la tenue des registres, aux conditions de modifications d'inscription, de refus d'inscription, de suspension, de radiation et de réinscription sur le registre, sont fixées par voie réglementaire.

Article 267 : 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 voie réglementaire.

CHAPITRE III
COMMANDANT DE BORD – EQUIPAGE

Article 268 : 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.

L'équipage est déterminé par l'exploitant, conformément à la réglementation en vigueur.

Article 269 : 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 270 : 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. S'il en a la possibilité, il jette en premier lieu 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 271 : Le commandant de bord est consignataire de l'aéronef et responsable du chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il demande des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit, sans mandat spécial :

- d'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;

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

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

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

- d'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées au présent article.

CHAPITRE IV
CONTRAT DE TRAVAIL – MALADIES PROFESSIONNELLES – MEDECINE AERONAUTIQUE

SECTION 1
CONTRAT DE TRAVAIL

Article 272 : La législation du travail en vigueur est applicable, sous réserve des dispositions du présent chapitre et de celles des textes réglementaires.

Article 273 : L'engagement d'un membre d'équipage professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit.

Article 274 : Le contrat visé à l'article 273 de la présente loi précise :

- le salaire de base mensuel ;
- le salaire minimum mensuel garanti ;
- l'indemnité de licenciement allouée, sauf en cas de faute grave, au personnel licencié ;
- 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 275 : 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 276 : La durée du travail des membres d'équipage professionnel est fixée par voie réglementaire, conformément aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Aux fins de prévenir la fatigue des équipages affectés à la conduite et aux services complémentaires à bord des aéronefs et les accidents qui peuvent en résulter, la réglementation comprend 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.

Article 277 : 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 rend 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 271 de la présente loi.

Article 278 : En cas d'internement, de détention ou de captivité d'un membre de l'équipage à l'occasion du service 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 du salaire global mensuel moyen des douze mois précédents.

Article 279 : 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 280 : 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, de logement et de subsistance ainsi que les frais de rapatriement au lieu d'engagement, sont incessibles et insaisissables.

SECTION 2
MALADIES PROFESSIONNELLES

Article 281 : 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 de contrat, l'exploitant lui assure, jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à décision du médecin ou, le cas échéant, jusqu'à la date de son admission à faire valoir ses droits à la retraite :

- son salaire minimum mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité et pendant les trois mois suivants ;

- la moitié de ce salaire pendant les trois mois suivant cette première période.

SECTION 3
MEDECINE AERONAUTIQUE

Article 282 : Le personnel de l'aéronautique civile dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence justifie de son aptitude par un certificat médical d'aptitude physique et mentale délivré par un médecin ou un centre d'expertise agréé par l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Article 283 : La validité d'une licence ne peut excéder celle des qualifications aéronautiques et/ou du certificat d'aptitude physique et mentale correspondant.

Article 284 : Les conditions d'agrément des médecins et des centres d'expertise médicale du personnel professionnel dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence sont fixées par voie réglementaire.

La liste des médecins et centres d'expertise agréés est diffusée par l'organisme national en charge de l'aviation civile.

CHAPITRE V
FORMATION AERONAUTIQUE

Article 285 : La formation aéronautique est assurée dans les organismes de formation agréés ou reconnus par l'organisme national en charge de l'aviation civile.

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

- l'accès aux métiers de l'aviation civile ;
- l'information et l'instruction aéronautiques ;
- 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 286 : Le fonctionnement des aéro-clubs est soumis à l'approbation préalable du ministre chargé de l'aviation civile dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article 287 : Les aéro-clubs dispensent leurs différentes formations conformément à la réglementation en vigueur.

Article 288 : La création des écoles ou organismes de formation aéronautique est subordonnée à l'agrément du ministre chargé de l'aviation civile, dans les conditions définies par voie réglementaire.

Article 289 : Les conditions de délivrance de l'agrément visé à l'article 288 de la présente loi sont fixées par voie réglementaire 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.

TITRE II
PERSONNEL MEMBRE D'EQUIPAGE NON PROFESSIONNEL

CHAPITRE PREMIER
GENERALITES

Article 290 : 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 259 de la présente loi sur tout aéronef transportant ou non des passagers et qui n'est pas exploité contre rémunération.

Article 291 : Le membre d'équipage non professionnel est muni des titres de navigation requis. Les conditions et modalités de délivrance de ces titres sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE II
AUTRES PERSONNELS AERONAUTIQUES

Article 292 : 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.

Ces personnels comprennent notamment les ingénieurs et techniciens des différentes spécialités aéronautiques, les juristes et économistes en transport aérien, les médecins de spécialité aéronautique.

Article 293 : Les modalités de classement statutaire, d'organisation et de fonctionnement des autres personnels aéronautiques sont fixées par voie réglementaire.

Article 294 : Conformément aux dispositions internationales en vigueur, notamment l'annexe 1 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant les licences du personnel, l'exercice des emplois ci-après est subordonné à la détention d'une licence assortie de qualification :

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

Les dispositions relatives à la délivrance et au renouvellement de la licence visée au premier alinéa du présent article sont fixées par voie réglementaire.

LIVRE IX
SANCTIONS, DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

TITRE PREMIER
SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET DISCIPLINAIRES

CHAPITRE PREMIER
SANCTIONS ADMINISTRATIVES

Article 295 : Tout prestataire de service, tout exploitant ou usager qui viole les dispositions de la présente loi ou de ses textes d'application s'expose à des sanctions administratives, disciplinaires ou pénales.

Article 296 : Les infractions et les sanctions non expressément prévues à la présente loi sont régies par les textes en vigueur.

Article 297 : Les sanctions administratives sont prononcées soit par le ministre chargé de l'aviation civile, soit par l'organisme national en charge de l'aviation civile. Elles sont prononcées sur la base des rapports des inspecteurs ou des agents habilités de l'aviation civile ou de toute autorité compétente et comprennent, sans s'y limiter :

- l'avertissement ;

- le blâme ;

- la restriction des certificats, licences, autorisations, permis, agréments ou qualifications ;

- la suspension des certificats, licences, autorisations, permis, agréments ou qualifications ;

- la révocation des certificats, licences, autorisations, permis, agréments ou qualifications.

Sans préjudice des sanctions prévues au premier alinéa du présent article, l'organisme national en charge de l'aviation civile peut prononcer des amendes administratives à l'encontre de tout prestataire de services, tout exploitant ou usager qui agit en violation des dispositions de la présente loi ou de ses textes d'application.

Article 298 : Toute entreprise de transport aérien qui contrevient aux dispositions des articles 190, 213, 214 et 220 de la présente loi, pour tout ou partie des activités exercées, encourt la suspension ou le retrait des agréments ou des autorisations qui lui ont été accordés, ainsi qu'il suit :

- pour les agréments, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;

- pour les autorisations, par décision de l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Article 299 : Toute entreprise de transport aérien béninoise ou étrangère, qui, sans autorisation ou en infraction aux conditions prescrites par les autorisations qui lui ont été 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'organisme national en charge de l'aviation civile et est payable par tout moyen laissant trace écrite.

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'organisme national en charge de l'aviation civile.

CHAPITRE II
MISE EN ŒUVRE DES SANCTIONS ADMINISTRATIVES

Article 300 : Les conditions et les modalités d'application des sanctions administratives ainsi que le taux et les modalités de perception des amendes

administratives sont fixés par voie réglementaire.

Article 301 : Les personnes physiques ou morales sanctionnées peuvent exercer leur droit de recours conformément à la législation en vigueur.

CHAPITRE III
SANCTIONS DISCIPLINAIRES

Article 302 : Un conseil de discipline composé de personnels de l'aéronautique civile est chargé de proposer au ministre chargé de l'aviation civile, des sanctions disciplinaires à l'encontre des membres du personnel de l'aéronautique civile, reconnus coupables de violation des dispositions de la présente loi, des textes subséquents ou des règlements d'application pris en la matière.

Article 303 : Le conseil de discipline de l'aéronautique civile comprend trois sections :

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

Le conseil de discipline est présidé par le directeur général de l'organisme national en charge de l'aviation civile.

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

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

Article 304 : Le conseil de discipline peut proposer 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 265 de la présente loi.

Article 305 : Le conseil de discipline se réunit sur convocation du directeur général de l'organisme national en charge de l'aviation civile dans les cas suivants :
- mise en cause d'un membre d'équipage dans un rapport circonstancié du commandant de bord adressé à l'organisme national en charge de l'aviation civile ;
- auto-saisine par l'organisme national en charge de l'aviation civile d'un dossier qui met en cause un membre d'équipage.

CHAPITRE IV
PROCEDURE PREALABLE A LA SANCTION

Article 306 : En cas de présomptions graves portant sur la responsabilité du commandant de bord ou d'un membre de l'équipage et en attendant les conclusions du conseil de discipline, le ministre chargé de l'aviation civile peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui ne peut en aucun cas excéder deux mois.

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

Article 307 : 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 308 : Le commandant de bord établit un rapport circonstancié adressé à l'organisme national en charge de l'aviation civile dans les quarante-huit heures suivant tout accident ou incident pouvant avoir des conséquences graves survenant, soit au sol, soit en vol, ou toute infraction à la réglementation de la circulation aérienne.

Article 309 : Le ministre chargé de l'aviation civile peut, parallèlement à l'enquête technique prévue à l'article 119 de la présente loi, instituer une commission d'enquête administrative dont la composition est fixée par voie réglementaire. 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 ministère public, aux Etats étrangers ayant participé à l'enquête, à l'Etat du constructeur, aux propriétaires de l'aéronef concerné par l'accident et, sur leur demande, aux compagnies exploitantes et aux aéro-clubs.

Article 310 : Le rapport des enquêteurs techniques est établi en autant d'exemplaires que nécessaire, pour transmission au conseil de discipline des membres d'équipage de l'aéronautique civile et aux enquêteurs judiciaires.

TITRE II
DISPOSITIONS PENALES ET DOUANIERES

CHAPITRE PREMIER
DISPOSITIONS PENALES

Article 311 : Est puni d'une amende maximale de dix millions (10 000 000) de francs CFA et d'un emprisonnement maximal d'un an ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque a :

1- mis ou laissé en service un aéronef qui n'a pas obtenu de certificat

d'immatriculation, de certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel, 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 23 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 des conditions autres que celles déterminées par le certificat de navigabilité et les documents associés ou le laissez-passer exceptionnel ;

5- fait ou laissé circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux prescriptions édictées aux articles 62 et 74 de la présente loi ;

6- contrevenu aux dispositions de l'article 68 de la présente loi.

Article 312 : Est puni des peines prévues à l'article 311 de la présente loi, quiconque a :

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

2- détruit ou soustrait un livre de bord ou tout document de bord imposé par la réglementation aérienne ou porté sur ce livre ou 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 stupéfiants et d'autres produits psychotropes ;

4- contrevenu aux dispositions de l'article 68 de la présente loi.

Article 313 : Les peines prévues à l'article 311 de la présente loi sont portées au double si les infractions prévues aux points 1, 3 et 4 de l'article 311 et au point 1 de l'article 312 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 314 : Est puni d'une amende maximale de deux millions (2 000 000) de francs CFA et d'un emprisonnement maximal d'un 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 315 : Le pilote qui ne s'est pas conformé aux prescriptions de l'article 65 de la présente loi encourt une amende maximale de dix millions (10 000 000) de francs CFA et un emprisonnement maximal d'un an.

Article 316 : Quiconque a 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 an.

Article 317 : Est puni des peines prévues à l'article 315 de la présente loi, quiconque :

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

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

3- sans autorisation d'accès délivrée par l'autorité compétente en la matière, se retrouve dans la zone réservée d'un aéroport.

Article 318 : Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles 311 à 317 de la présente loi se retrouve en état de récidive légale, est condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende. Ces peines peuvent être élevées au double.

Il y a récidive lorsque l'auteur des faits commet une autre infraction tombant sous le coup de la présente loi ou la même infraction dans un délai de cinq (5) ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende, ou la prescription de ces deux peines.

Article 319 : Est puni d'une amende maximale de dix millions (10 000 000) de francs CFA et d'un emprisonnement maximal d'un 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 72, deuxième alinéa de la présente loi. Les membres de l'équipage spécialement chargés de cette tenue encourent les mêmes peines ;

2- le propriétaire ou le locataire inscrit au registre d'immatriculation qui a omis de conserver l'un quelconque des documents de bord pendant trois ans à partir de la dernière inscription ;

3- quiconque contrevient aux dispositions de l'article 66 de la présente loi ;

4- quiconque contrevient aux règlements relatifs aux conditions techniques d'emploi d'un aéronef, pris en application des dispositions de l'article 72 de la présente loi.

En cas de récidive, la peine d'emprisonnement maximale 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 320 : 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 67 de la présente loi ainsi qu'à celles des textes réglementaires édictés pour son application.

Article 321 : L'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef peut être prononcée par jugement ou arrêt pour une durée de trois mois à trois ans contre le membre d'équipage condamné en vertu des dispositions des articles 313, 315 et 316 de la présente loi.

Si le membre d'équipage est condamné une nouvelle fois pour l'un quelconque de ces mêmes délits dans le délai prévu à l'article 318 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 déposent 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 jours qui suivent la date à laquelle la condamnation est devenue définitive.

L'inobservance de la formalité est punie d'un mois à deux mois d'emprisonnement et d'une amende maximale de deux millions (2 000 000) de francs CFA.

Si au cours de la période d'interdiction prévue au premier alinéa du présent article, l'auteur des faits conduit ou participe à la conduite d'un aéronef, il encourt les peines prévues à l'article 311 de la présente loi, sans que les deux peines puissent être confondues.

Article 322 : Conformément aux dispositions de l'article 98 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'un emprisonnement maximal d'un an ou de l'une de ces deux peines seulement, même si ces jets n'ont causé aucun dommage.

Article 323 : 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 sa responsabilité pénale ou civile éventuelle, est puni des peines relatives au délit de fuite prévues par la loi.

Article 324 : Les dispositions du code pénal sur l'atténuation ou l'aggravation des peines sont applicables à toutes les infractions prévues par la présente loi.

Article 325 : Sans préjudice de peines plus fortes s'il y a lieu, est puni des peines prévues par le droit commun ou 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 grevées d'une hypothèque régulièrement inscrite.

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

Article 326 : Est punie des peines prévues à l'article 311 de la présente loi, toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

1- les voies de fait, l'intimidation, les menaces physiques ou verbales contre un membre d'équipage si de tels actes l'empêchent de s'acquitter de ses fonctions ou rendent difficile leur exercice ;

2- le 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- le fait de fumer dans les toilettes ou fumer ailleurs d'une manière qui risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ;

4- la détérioration ou la tentative de détériorer un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;

5- l'utilisation d'un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit.

Article 327 : 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 328: 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.

Article 329 : Est punie d'une amende maximale de douze millions (12 000 000) de francs CFA et d'un emprisonnement maximal d'un 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 330 : 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 331 : 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 ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 332 : Sur réquisitions du ministère public agissant à la demande du ministre chargé de l'aviation civile, la juridiction saisie 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 prononcée court à partir de l'expiration du délai fixé jusqu'au jour où la situation est effectivement régularisée.

Si cette régularisation n'est pas intervenue dans l'année de l'expiration du délai, la juridiction 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 au premier alinéa du présent article.

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

Article 333 : Les infractions aux dispositions sur la protection de l'exploitation sont constatées par procès-verbal dressé par les agents habilités et assermentés.

Article 334 : 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 335 : La violation des dispositions de l'article 190 de la présente loi est punie conformément aux dispositions de la législation sur l'environnement en République du Bénin.

Article 336 : Est puni de cinq ans à dix ans d'emprisonnement et d'une amende de dix millions (10 000 000) à trente millions (30 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

- volontairement détruit ou endommage les immeubles ou installations destinés à assurer le contrôle de la circulation des aéronefs, les télécommunications aéronautiques, les aides à la navigation aérienne ou les équipements d'assistance météorologique ;

- trouble, par quelque moyen que ce soit, le fonctionnement de ces installations ;

- détruit ou endommage un aéronef en vol ou dans l'emprise d'un aérodrome ;

- entrave de quelque manière que ce soit la navigation ou la circulation des aéronefs hormis les cas prévus par le code pénal ;

- interrompt à l'aide d'un dispositif matériel ou d'une arme, le fonctionnement des services d'un aérodrome ;

- communique une information qu'il sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef.

La tentative des infractions prévues au présent article est punie comme l'infraction consommée.

Article 337 : S'il résulte des faits prévus à l'article 336 des blessures ou maladies, la peine encourue est la réclusion criminelle de dix ans à vingt ans.

S'il est résulté de ces faits, la mort d'une ou de plusieurs personnes, la peine encourue est la réclusion criminelle à perpétuité.

Article 338 : Est puni des peines prévues au deuxième alinéa de l'article 336 de la présente loi, quiconque, par violence ou menace de violence, s'empare d'un aéronef ou en exerce le contrôle. Le complice d'une personne qui commet ou tente de commettre un tel acte est passible des mêmes peines.

Article 339 : Commet une infraction dirigée contre l'aviation civile toute personne qui :

a) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;

b) détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;

c) place ou fait placer à bord d'un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire cet aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;

d) détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ;

e) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol ;

f) utilise un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;

g) libère ou décharge à partir d'un aéronef en service :

- une arme chimique, biologique, radiologique ou nucléaire ;
- des matières explosives ou radioactives ;
- des substances semblables ;

h) utilise contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service une arme chimique, biologique, radiologique ou nucléaire ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables ;

i) transporte ou fait transporter ou facilite le transport à bord d'un aéronef :

- d'explosifs ou de matières radioactives, en sachant que ceux-ci sont destinés à provoquer ou à menacer de provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves, ladite menace étant assortie ou non d'une condition, afin d'intimider une population ou de contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque ;

- une arme chimique, biologique, radiologique ou nucléaire, en violation des procédures ;

- des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, équipements ou matière spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux, en sachant que ces matières, produits ou équipement sont destinés à une activité relative aux explosifs nucléaires ou à toute autre activité nucléaire non soumise à des garanties en vertu d'un accord de garantie avec l'Agence internationale de l'énergie atomique ;

- des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au

lancement d'une arme chimique, biologique, radiologique ou nucléaire, sans autorisation licite et avec l'intention de les utiliser à cette fin.

Les auteurs des actes visés au présent article, sont punis des peines prévues à l'article 338 de la présente loi.

La tentative des infractions prévues par le présent article et toutes autres infractions de nature similaire aux actes visés au présent article sont punies comme l'infraction consommée.

Article 340 : Est puni de cinq ans à dix ans d'emprisonnement et d'une amende de dix millions (10 000 000) à trente millions (30 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

a) porte sur lui-même, dans ses bagages de cabine ou ses bagages un engin explosif improvisé ;

b) transporte à bord d'un véhicule un engin explosif improvisé ;

c) place dans le fret un engin explosif improvisé ;

d) détient un missile portatif susceptible de représenter des menaces en vol, aux fins d'une utilisation comme :

- arme ;
- moyen de détournement ;
- menaces relatives aux systèmes d'aéronef télépiloté ;
- autres menaces provenant de l'extérieur qui ont une incidence sur l'espace aérien de l'Etat ;

e) provoque une cyberattaque sur les :

- systèmes ATM ;
- systèmes d'aéronefs ;
- systèmes d'aéroports ;

f) recourt aux menaces chimiques, biologiques ou radiologiques ;

g) exerce des menaces côté ville ;

h) détient un engin explosif improvisé, une arme ou des toxines dissimulés dans des articles de restauration ou d'autres services ;

i) fait des menaces fictives.

La tentative des infractions prévues par le présent article et toutes autres infractions de nature similaires aux actes visés au présent article sont punies comme l'infraction consommée.

Article 341 : Commet également une infraction dirigée contre l'aviation civile, quiconque :

a- menace de commettre les infractions visées aux points a-, b-, c-, d-, f-, g-, h- et i- à l'article 340 de la présente loi ;

b- rend intentionnellement crédible la menace de la commission des infractions visées au point a- du présent article ;

c- menace ou intimide un membre de l'équipage de l'aéronef dans l'exercice de ses fonctions ;

d- entrave le libre exercice des fonctions d'un membre de l'équipage de l'aéronef ;

e- entrave, de quelque manière que ce soit, la navigation ou la circulation des aéronefs hors les cas prévus au code pénal ;

f- mène une attaque ou résiste violemment aux agents préposés à la garde ou au fonctionnement des aérodromes ou installations d'aéroport, dans l'exercice de leurs fonctions ;

g- prend des otages à bord d'un aéronef ou sur l'aérodrome.

Les faits visés aux paragraphes a-, b-, c-, d-, e- et f- du présent article sont punis d'un emprisonnement d'un an à deux ans et d'une amende de cinq cent mille (500 000) à deux millions cinq cent mille (2 500 000) francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement. L'auteur peut, en outre, être interdit d'accès aux aérodromes et aux aéronefs pour une période d'un an au moins à cinq ans au plus.

Les faits visés au paragraphe g- du présent article sont punis de dix à vingt ans de réclusion criminelle.

Article 342 : La tentative ou la complicité des faits visés à l'article 340 de la présente loi est punissable des mêmes peines que l'infraction consommée.

CHAPITRE II
PROCEDURE PENALE

Article 343 : 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 du présent chapitre sont complétées par celles du code de procédure pénale.

Article 344 : 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 constate l'infraction et en dresse 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 des douanes.

Article 345 : Les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs, les marchandises dangereuses qui se trouvent à bord d'un aéronef, sans l'autorisation spéciale prévue aux articles 73 et 74 de la présente loi, sont saisis par l'officier de police judiciaire, placés sous scellés et déposés au greffe de la juridiction compétente.

Les mêmes autorités peuvent saisir les pigeons voyageurs, les appareils photographiques, les clichés et les marchandises dangereuses 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 la juridiction compétente.

Article 346 : 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.

CHAPITRE III
DISPOSITIONS EN MATIERE DOUANIERE

Article 347 : 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 transport, déchargement ou jet de marchandises non autorisé autre que ce qui est indispensable à la sécurité de l'aéronef est sanctionné par les peines édictées par la réglementation douanière en matière de contrebande.

En cas d'infraction, l'aéronef peut être immobilisé pour garantir le paiement de l'amende encourue, conformément à la législation douanière.

Article 348 : 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 paiement du quadruple de la valeur de la marchandise.

TITRE III
DISPOSITIONS FINALES

Article 349 : La présente loi, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, sera exécutée comme Loi de l'Etat.

Fait à Cotonou, le 15 juillet 2024

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

Patrice TALON.-

Le Garde des Sceaux, Ministre
de la Justice et de la Législation,

Yvon DETCHENOU

Le Ministre du Cadre de Vie et des Transports,
chargé du Développement durable,

José TONATO

AMPLIATIONS : PR 6 – AN 4 – CC 2 – CS 2 – C.COM 2 – CES 2 – HAAC 2 – HCJ 2 – MCVT 2 – MJL 2 – AUTRES MINISTÈRES 19 – SGG 4 – JORB 1