

Extrait du Gouvernement du Sénégal

<http://www.gouv.sn/Code-de-l-aviation-civile.html>

# Code de l'aviation civile

- Lois et règlements - Codes -

Date de mise en ligne : jeudi 12 décembre 2002

---

**Gouvernement du Sénégal**

---

**Loi n° 2002-39 du 12 décembre 2002 portant Code de l'aviation civile.**

## **EXPOSE DES MOTIFS**

La réglementation relative à l'Aviation civile est déterminée par la loi n° 87.02 du 21 janvier 1987 portant code de l'Aviation civile. Si ce code comporte des dispositions assez pertinentes, il se trouve cependant qu'aujourd'hui, il paraît très restrictif en ce qu'il ne prend pas en compte toutes les préoccupations du secteur de l'Aviation civile. En effet, le contexte international et sous régional a beaucoup évolué et le Sénégal a contracté beaucoup d'engagements dans le cadre de la coopération multilatérale et bilatérale qu'il est indispensable d'intégrer dans la législation nationale. Ainsi :

\* le besoin de sécurité du transport aérien international, dans un contexte assez particulier, s'est accru et a été réaffirmé dans les instances internationales notamment dans le cadre de l'OACI ;

\* une nouvelle politique aéronautique africaine a été dégagée à travers la Déclaration de Yamoussoukro de 1988 laquelle a été revue et mise en oeuvre en 1999 ;

\* une Convention relative à l'unification de certaines règles concernant le transport aérien international a été adoptée à Montréal et signée par le Sénégal le 28 Mai 1999 (mais non encore ratifiée) ;

\* l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA) créée par le Traité de Port Louis le 17 Octobre 1993 a adopté plusieurs Actes Uniformes ;

\* de nouvelles orientations ont été définies en 2002 dans le cadre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (créée à Dakar le 11 janvier 1994) en vue d'un programme commun de transport aérien avec pour principal objet de lutter contre la marginalisation et de contribuer à la création d'un espace aérien sûr, ordonné et efficace ; ce qui s'est traduit par l'adoption d'un certain nombre de Règlements et Directives.

Cette évolution depuis 1987 exige une refonte du Code de l'Aviation civile en vue de l'adapter aux nouvelles exigences notamment de l'OACI, de l'UEMOA et de l'OHADA. Tel est l'objet du présent projet de loi comprenant 258 articles qui, tout en apportant des correctifs importants au code introduit de nouvelles règles dont les principales portent sur les points suivants :

### 1. Au niveau du Livre I

La création d'une structure administrative autonome est une grande innovation qui traduit la préoccupation actuelle des Etats membres de l'UEMOA qui, au titre de l'amélioration des systèmes de transport aérien, ont recommandé l'attribution d'un statut juridique approprié et d'une autonomie financière et de gestion aux structures nationales chargées de l'Aviation civile (ce fut l'objet de la réunion des Ministres chargés des Transports de l'UEMOA à Dakar le 15 Mars 2002).

Cette politique permet, par ailleurs, de renforcer les prérogatives de ces structures en vue d'une meilleure prise en charge du secteur notamment du point de vue de la sécurité de la navigation aérienne. C'est pour cette raison que le Titre I du présent Livre propose la création d'un service administratif de l'Etat chargé de l'Aviation civile doté d'une autonomie financière et de gestion avec des attributions importantes notamment du point de vue technique (Titre 2) de manière à lui permettre d'exercer efficacement les missions qui lui sont confiées. Les textes d'application permettront de préciser davantage le statut de cette structure qui reste sous tutelle du Ministre chargé de l'Aviation civile.

### 2. Au niveau du Livre II

Ce livre, consacré aux aéronefs, est composé de trois (3) Titres à savoir celui relatif à la propriété, aux garanties et saisies d'aéronefs (Titre 1), celui relatif à la circulation aérienne (Titre 2) et enfin celui ayant trait à la responsabilité résultant de l'exploitation des aéronefs (Titre 3).

A propos de l'immatriculation des aéronefs, le principe selon lequel un aéronef ne peut circuler sans avoir été immatriculé est rappelé (article 22) ; ce qui doit être fait auprès de l'Agence chargée de l'Aviation civile sur un registre spécial (article 23) avec délivrance d'un certificat (article 28) conformément aux normes OACI et UEMOA ; avec cette précision que l'Autorité chargée de l'Aviation civile peut suspendre, retirer ou procéder à la radiation du certificat (article 29).

La possibilité pour cette Agence de saisir tout aéronef sans certificat de navigabilité ou ne se conformant pas aux conditions établies est prévue aux articles 53,77,123. S'agissant des garanties réelles des créanciers ayant l'aéronef pour assiette, elles sont réglementées à travers l'hypothèque (articles 38 à 50) et les privilèges (articles 51 à 54). Quant aux saisies, les nouvelles dispositions se sont inspirées d'instruments internationaux non ratifiés par le Sénégal mais consacrés par le Droit international notamment à propos de la saisie conservatoire (articles 56 à 59) et ont adopté la terminologie juridique utilisée dans l'OHADA relativement à la saisie vente (article 61) terme préféré à celui de saisie exécution. Et dans le même sens, un régime de distribution du prix résultant de la vente de l'aéronef (article 66) a été institué ce qui n'existe pas dans l'actuel code.

En ce qui concerne la circulation des aéronefs, la liberté de circulation (articles 67 à 72) et d'atterrissage (articles 36 à 38) est réaffirmée mais sous le contrôle de l'Autorité chargée de l'Aviation civile sous réserve de certaines interdictions (article 70) ; l'obligation d'utiliser un aéroport international (douanier) pour les aéronefs effectuant un vol international (article 75) demeure.

Quant à la police de la circulation aérienne, elle a été renforcée pour plus de sécurité (articles 73 à 90) et les redevances de routes maintenues (article 91).

Enfin, la responsabilité civile (article 93 à 99) et pénale (article 100 à 117) résultant de l'exploitation de l'aéronef a été maintenue avec pour la procédure pénale y afférente, la prise en compte des règles pertinentes relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents de l'Aviation civile édictées dans le cadre de l'UEMOA (articles 120 à 125).

### 3. Au niveau du Livre III

Ce livre relatif aux aéroports traite principalement du régime des aéroports (Titre 1) avec leur mode de création et de mise en service (chapitre 1), leur classification (chapitre 2) et leurs conditions d'exploitation et de gestion (chapitre 3) ; des servitudes aéronautiques et de la protection de l'exploitation (Titre 2).

L'accent est mis sur la possibilité pour un particulier, en plus de l'Etat et des Collectivités locales, de créer un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique après autorisation du Ministre chargé de l'Aviation civile et signature d'une Convention avec ladite structure ; la structure chargée de l'Aviation civile pouvant délivrer, suspendre et retirer les certificats d'aérodrome. Quant aux servitudes aéronautiques permettant de réglementer l'occupation du domaine public aéroportuaire, elles sont régies par les articles 143 à 152 avec des dispositions civiles et pénales de nature à protéger l'exploitation et l'environnement (articles 153 à 163).

#### 4. Au niveau du Livre IV

Ce livre concerne le personnel navigant. Il introduit une nouvelle distinction entre personnel navigant professionnel (articles 180 à 202) et personnel navigant non professionnel (articles 203 et 204). Il fixe le principe de l'exigence des titres aéronautiques aux personnes chargées de la conduite de l'aéronef (articles 164 et 202) avec notamment des licences délivrées par l'Agence chargée de l'Aviation civile pour ceux qui ont satisfait aux exigences relatives au contrôle des connaissances (articles 164 et suivants), à l'aptitude physique (articles 168 et suivants) et leur inscription dans un registre spécial (article 184 et suivants).

Les fonctions, pouvoirs et responsabilités du commandant de bord sont bien déterminés (articles 189 à 192). Des dispositions nouvelles sont instituées à propos des conditions de travail et relatives notamment au contrat de travail du personnel navigant professionnel (articles 194 à 200) et aux maladies professionnelles (articles 201) ; des sanctions pénales prévues contre toute personne usurpant les fonctions de personnel navigant professionnel et toute personne qui en serait complice (article 202).

Enfin, le personnel navigant non professionnel est visé aux articles 203 et 204 ainsi que la formation aéronautique traitant des aéro-clubs (articles 205 à 207) .

#### 5. Au niveau du Livre V

Le Code actuel comporte beaucoup d'incohérences qui ont été corrigées dans ces nouvelles dispositions consacrées aux modes d'exploitation des aéronefs. Pour plus de cohérence, il commence dans le Titre 1 par les entreprises de transport. La liberté d'exercice des entreprises de transport est maintenue avec l'autorisation de l'Autorité chargée de l'Aviation civile (articles 212 et suivants), sous réserve du droit communautaire UEMOA (article 221), l'Autorité pouvant faire appliquer des sanctions pénales aux contrevenants (articles 226 et 227). Quant au Titre 2, il traite des contrats de transport de marchandises (articles 229 à 241) et de passagers (articles 242 à 246) mais aussi des relations entre transporteurs (articles 247 à 249) avec des précisions relatives au fondement de la responsabilité du transporteur (article 232), au dommage pour retard (article 233), au transport successif (articles 240 et 245).

Enfin, l'affrètement et la location d'aéronefs sont mieux réglementés (articles 250 à 257) avec une prise en compte des règles édictées dans le cadre de l'UEMOA (article 251) et de la possibilité pour les parties de nationalités différentes de faire observer la règle prévue par l'article 83 bis de la Convention de Chicago du 7 Décembre 1944.

## Telle est l'économie du présent projet de loi.

TITRE PREMIER. - DE LA CREATION ET DU STATUT DE L'AGENCE

Chapitre premier : De la Création de l'Agence

Article premier : Il est créé une structure administrative dénommée « Agence Nationale de l'Aviation Civile du Sénégal » (ANACS) .

L'Agence, qui se substitue à la Direction de l'Aviation civile, est un service administratif de l'Etat placé sous l'autorité hiérarchique du Ministre chargé de l'Aviation civile.

L'Agence est dotée d'une autonomie de gestion dans les conditions fixées par le présent code et ses décrets d'application.

Article 2 - l'Agence est chargée notamment :

- \* de l'exécution de la politique de l'Etat en matière d'Aviation civile ;
- \* de veiller à la promotion de l'Aviation Civile au Sénégal ;
- \* de la négociation des accords internationaux dans le cadre des habilitations et mandats spéciaux conférés par l'Etat ;
- \* de l'élaboration d'une réglementation technique de l'aviation civile conformément aux normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ;
- \* de l'élaboration et de la mise en oeuvre de la stratégie en matière d'aviation civile et de transport aérien en application des orientations prioritaires nationales ;
- \* du contrôle de l'application de la réglementation nationale en vigueur et des conventions internationales signées et ratifiées par le Sénégal ;
- \* du contrôle de la sûreté et de la supervision de la sécurité de l'aviation civile ;
- \* de la gestion du portefeuille des droits de trafic issus des accords aériens signés par l'Etat du Sénégal ;
- \* de la coordination et la supervision de l'ensemble des activités aéronautiques et aéroportuaires et du suivi de l'activité des organisations internationales et régionales intervenant dans le domaine de l'Aviation civile ;
- \* du suivi de la gestion du patrimoine foncier de l'Etat affecté à l'Aviation civile ;
- \* du suivi et de la gestion des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile.

L'Agence est membre de droit des Commissions, Comités, Assemblées et Conseils dont l'objet se rapporte à ses missions. Sa représentation est assurée par son Directeur Général ou par toute autre personne que celui-ci aura désignée.

Chapitre 2 : Du Statut de l'Agence

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

Article 4 - Les ressources de l'Agence chargée de l'Aviation civile comprennent notamment :

- a) - les redevances pour services rendus dont l'assiette, les taux et les modalités de recouvrement sont fixés par voie réglementaire ;
- b) les produits provenant des redevances aéronautiques et extra-aéronautiques ;
- c) toutes dotations budgétaires que l'Etat mettrait à sa disposition ;
- d) - les produits des concessions ;
- e) - les subventions des partenaires au développement ;
- f) - les dons et leg

### TITRE II - DES ATTRIBUTIONS DE L'AGENCE

#### Chapitre premier - Des Attributions d'ordre général

Article 5. - L'Agence chargée de l'Aviation a le pouvoir d'accomplir les actes, mener les enquêtes, modifier des décisions conformément à sa mission.

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

Article 6. - L'Agence est habilitée à les suspendre ou les retirer selon des conditions fixées par voie réglementaire.

Article 7. - L'Agence peut, le cas échéant :

- a) - acquérir par achat, bail ou autrement, des biens immobiliers ou mobiliers, y compris lorsqu'il s'agit d'installations de navigation aérienne appartenant au Sénégal et exploitées par l'Etat ;
- b) - percevoir des droits inhérents aux servitudes ou autres droits sur l'espace aérien situés dans le voisinage immédiat de ces installations et qui sont nécessaires pour le bon fonctionnement de celles-ci.

#### Chapitre 2 : Des Attributions d'ordre technique

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

En accord avec les autorités militaires, elle assure la bonne coordination entre la circulation aérienne générale et la

circulation opérationnelle militaire.

Article 9 - L'Agence est chargée de la bonne application de la réglementation de la circulation aérienne.

Article 10 - L'Agence certifie et inspecte d'une manière permanente les aéronefs évoluant à l'intérieur du territoire national, équipages et compagnies aériennes. Dans l'exécution de ses tâches de certification et d'inspection, elle peut valider les certificats et licences délivrés par l'Agence de l'Aviation civile d'un autre Etat dans les conditions définies par décret.

Elle est également habilitée à délivrer des certificats d'aérodrome, à les suspendre ou les retirer.

Article 11 : Le Ministre chargé de l'Aviation civile est seul habilité à octroyer des agréments d'opérateurs d'assistance en escale conformément aux conditions déterminées par voie réglementaire.

Article 12 : La mission de régulation de la sûreté de l'aviation civile est de la compétence exclusive de l'Agence. Les activités opérationnelles de la sûreté peuvent être déléguées selon des modalités fixées par voie réglementaire.

Article 13 : L'Agence doit notamment :

- a) - mener les inspections nécessaires sur les infrastructures, les aérodromes, les services de navigation aérienne, les aéronefs, les moteurs, propulseurs et appareils des aéronefs afin de veiller au maintien de la sécurité de l'exploitation ;
- b) - fournir des conseils à chaque transporteur ou exploitant pour l'inspection et la maintenance de ces différentes composantes.

Article 14 : L'Agence dispose, pour lui permettre d'assurer sa mission d'inspection prévue à l'article précédent, d'un corps d'inspecteurs. Les inspecteurs sont nommés par le Directeur Général de l'Agence et prêtent serment devant le Tribunal Régional compétent selon la formule suivante : « je jure d'exercer mes fonctions avec probité dans le strict respect des lois et des règlements » Elle peut également concéder certaines de ses attributions en matière d'inspection à un organisme spécialisé doté de l'expérience et de l'expertise requises.

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

Article 15 : L'Agence impose, dans la mesure du possible, des procédures uniformes pour l'inspection, la détention et la fouille des personnes et des biens au niveau du transport aérien commercial et de l'aviation civile afin d'assurer leur sécurité tout en veillant à ce qu'ils reçoivent un traitement courtois et efficace de la part des agents de sûreté.

Article 16 : L'Agence peut, pour un motif quelconque, réinspecter ou réexaminer sur le territoire national tout aéronef civil, tout moteur, propulseur, appareil d'aéronef, tout transporteur aérien, école ou centre de maintenance ou tout membre d'équipage civil.

Article 17 : Lors des enquêtes sur les accidents et incidents de l'aviation civile, prête son concours en cas de besoin à l'administration compétente.

Article 18 : L'Agence est habilitée à gérer des écoles de formation en matière d'aviation civile selon des conditions définies par voie réglementaire.

Article 19 : L'Agence doit interdire l'exploitation d'un aéronef et prendre les mesures nécessaires pour l'empêcher de voler lorsque cet aéronef ou une opération relative à son exploitation peuvent présenter un danger pour les passagers, personnes ou biens au sol.

L'Agence prend toutes les mesures nécessaires afin de retenir au sol l'aéronef en cause.

Cette prérogative est de la compétence exclusive de l'Agence qui bénéficie du concours des forces de l'ordre dans l'exercice de sa mission.

Article 20 : Au sens du présent code, est qualifié aéronef tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air, autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Article 21 : Les aéronefs utilisés pour des services , tels que les services militaires, de douane ou de police, ne sont soumis, en ce qui concerne les dispositions du présent code, qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant. Lorsque ces aéronefs effectuent des vols autres que ceux correspondant à l'activité qui leur est propre, leurs pilotes sont soumis aux dispositions des articles 93 et suivants du présent Code.

### TITRE PREMIER. - DE LA PROPRIETE, DES GARANTIES ET DES SAISIES D'AERONEFS

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

#### SECTION PREMIERE. - DE L'IMMATRI- CULATION

Article 22 : Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.

Le régime de l'immatriculation est déterminé par les règles ci-dessous sous réserve des dispositions édictées par l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine notamment celles relatives à la licence de transporteur aérien.

Paragraphe premier : Du registre d'immatriculation

Article 23 : Il est institué un registre d'immatriculation des aéronefs civils tenu par l'Agence.

Paragraphe 2 Des conditions d'immatriculation

Article 24 : Est immatriculé au registre défini à l'article 23 du présent code, l'aéronef appartenant à l'Etat sénégalais ou à une personne physique ou morale de nationalité sénégalaise.

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

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

;

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

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

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

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

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

Article 25 : Sous réserve des dispositions de l'article 26 du présent code, tout aéronef appartenant à un étranger dont le domicile légal est au Sénégal, ou appartenant à une société ou à une association étrangère dont le siège social est au Sénégal ou appartenant à un organisme dont le Sénégal est membre, peut être immatriculé au Sénégal.

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

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

Article 26 : Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre sénégalais qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

Article 27 : Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être exploité au Sénégal au-delà de six mois par une personne physique ou morale de droit sénégalais sans être inscrit au registre national. Le processus de l'inscription sera défini par voie réglementaire.

Paragraphe 3 : Du certificat d'immatriculation

Article 28 : L'inscription au registre identifie l'aéronef. Elle est attestée par la délivrance par l'Agence d'un certificat d'immatriculation portant un nom, un numéro d'ordre et la désignation de la catégorie à laquelle appartient l'aéronef.

Article 29 : Tout certificat délivré par l'Agence peut être suspendu ou annulé ou radié si celle-ci juge une telle suspension ou annulation conforme à l'intérêt général.

## SECTION II. - DE LA NATIONALITE DES AERONEFS

Paragraphe premier : De l'acquisition de la nationalité

Article 30 : Tout aéronef immatriculé au registre sénégalais a la nationalité sénégalaise et doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation prévues par décret.

Paragraphe 2 : De la perte de la nationalité

Article 31 : Dans le cas où l'une des conditions prévues aux articles 24 et 25 du présent code ne se trouve plus remplie, le propriétaire de l'aéronef doit en faire la déclaration à l'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation, lequel procède à la radiation de l'inscription.

A défaut de déclaration du propriétaire, la radiation du registre d'immatriculation sera prononcée par décision du Ministre chargé de l'Aviation civile.

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

Article 32 : Sauf en cas de vente forcée poursuivie conformément aux dispositions définies par décret, un aéronef ne peut être rayé du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné main-levée préalable du droit inscrit.

Sauf le cas de vente forcée dans les formes prévues par décret, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre Etat, sans main-levée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires. Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, l'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation doit refuser toute radiation.

### SECTION III. - DE LA PROPRIETE DES AERONEFS

Paragraphe premier - De l'acquisition, de la cession et de la mutation de propriété

Article 33 : L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir copie certifiée conforme, à ses frais suivant les modalités fixées par arrêté interministériel du Ministre chargé de l'Aviation civile et du Ministre chargé des Finances.

Article 34 : L'aéronef constitue un bien meuble. Toutefois, la cession de propriété doit être constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation.

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

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

Article 35 : L'Agence peut créer un système d'enregistrement des documents affectant le titre de propriété ou le droit de propriété sur tout aéronef civil immatriculé au Sénégal et sur tout moteur, propulseur, appareil ou pièces détachées d'aéronef destiné à être utilisé sur un aéronef.

Dès la création par l'Agence d'un tel système d'enregistrement, 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'aéronefs ainsi immatriculés, ne sera valable s'il n'est enregistré dans ce système.

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

Article 36 : La validité de tout document ainsi enregistré, sauf indication contraire des parties intéressées, est déterminée conformément aux lois sénégalaises. Les obligations relatives à l'enregistrement des documents seront déterminées par voie réglementaire.

Paragraphe 3 : De la perte d'aéronefs

Article 37 : Toute personne qui trouve une épave d'aéronef doit immédiatement en faire la déclaration à l'autorité administrative la plus proche.

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

En cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois mois après la date de l'envoi des dernières nouvelles. Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration de ce délai, être déclaré par jugement dans les conditions et suivant la procédure indiquées dans l'article 25 de la loi n° 72-61 du 12 juin 1972 portant code de la famille.

Chapitre 2 - Des garanties et des saisies d'aéronefs

SECTION PREMIERE. - DES GARANTIES PORTANT SUR LES AERONEFS

Paragraphe premier - De l'hypothèque

Article 38 : Les aéronefs peuvent faire l'objet d'hypothèque conventionnelle ou forcée.

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

Article 39 : L'assiette de l'hypothèque porte, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, sur la cellule, les moteurs, hélices, appareils de bord et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Article 40 : 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 41 : L'hypothèque peut être étendue à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués, à condition que lesdites pièces soient individualisées.

Ces pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de la publicité prévue à

l'article 42 du présent code. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

Article 42 : Les pièces de rechange visées à l'article précédent comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices appareils de radio, instruments, équipement, garnitures, partie de ces divers éléments et plus généralement tous objets, de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation. Une publicité appropriée, effectuée sur la place par voie d'affiches, devra avertir dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées et mentionner le registre où l'hypothèque est inscrite, ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

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

Article 43 : L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre ; dans ce cas, l'endos emporte translation du droit hypothécaire.

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

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

Article 44 : 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 le dit état.

Article 45 : Toute hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription. La radiation, ainsi que toute modification de l'hypothèque par convention des parties ou jugement, doit également faire l'objet d'une mention au même registre.

Article 46 : S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur les mêmes aéronefs, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

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

Article 47 : L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article 48 : L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'année courante.

Article 49 : 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 50 : Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs exercent leur droit de suite en quelques mains qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 51 et 5488 du présent code.

### Paragraphe 2 - Des privilèges

Article 51 : Sont seules privilégiées sur aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

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

2° Les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef

3° Les frais indispensables engagés pour sa conservation ;

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

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

Article 52 : Les privilèges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 44 du présent code. Ils suivent l'aéronef en quelques mains qu'il passe.

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

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

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

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

Article 53 : Les créances visées à l'article 51 du présent code sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article. Les créances de même rang viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance.

Toutefois, les créances visées à l'article 51, alinéas 2 et 3 du présent code sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Article 54 : Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 51 du présent code ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges.

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

### SECTION II. - DES SAISIES D'AERONEFS

Article 55 : Les officiers de police judiciaire, les agents des Douanes, l'Agence ont le droit de saisir à titre conservatoire tout aéronef qui ne remplit pas les conditions prévues par le présent Code pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction au sens dudit Code. Les procédures de saisie sont déterminées par décret.

#### Paragraphe premier - De la saisie conservatoire

Article 56 : Est considérée comme saisie conservatoire, tout acte par lequel un aéronef est arrêté, dans un intérêt privé ou pour des raisons de sécurité publique suite à une décision judiciaire.

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

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

Article 57 : Sont exempts de saisie conservatoire :

- a) - les aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat, poste comprise, commerce excepté ;
- b) - les aéronefs mis effectivement en service sur une ligne régulière de transports publics et les aéronefs de réserve indispensables ;
- c) - tout autre aéronef affecté à des transports de personnes ou de biens contre rémunération lorsqu'il est prêt à partir pour un tel transport, excepté dans le cas où il s'agirait d'une dette contractée pour le voyage qu'il va faire, ou d'une créance née au cours du voyage. Même dans ces deux derniers cas, le cautionnement des dettes pourra empêcher la saisie.

Toutefois, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à la saisie par le propriétaire dépossédé de son aéronef par un acte illicite.

Article 58 : Les aéronefs étrangers sous réserves des conditions de réciprocité sont soumis au même régime d'exemption prévu à l'article précédent.

Article 59 : Dans le cas où la saisie n'est pas interdite ou lorsque, en cas d'insaisissabilité de l'aéronef, l'exploitant ne

l'invoque pas, un cautionnement suffisant empêche la saisie conservatoire et le juge saisi en procédure d'urgence doit en ordonner la main-levée immédiate.

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

Article 60 : Si la saisie conservatoire est irrégulière ou si elle a été diligentée sans juste motif, le saisissant est responsable du dommage qui en résulterait pour l'exploitant ou le propriétaire.

### Paragraphe 2 - De la saisie vente

Article 61 : La saisie vente est ordonnée par une décision judiciaire devenue exécutoire. Elle se traduit par la vente forcée de l'aéronef.

Une saisie conservatoire peut être convertie en saisie vente selon des conditions fixées par décret.

Article 62 : Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un état partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des Droits sur Aéronefs, signée à Genève le 19 Juin 1948, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

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

Article 63 : 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 64 : La réquisition de mise aux enchères doit être signée du créancier et signifiée à l'acquéreur dans un délai de cinq jours de la notification augmenté des délais de distance. Elle contient assignation devant le Tribunal régional compétent pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

Article 65 : La vente aux enchères a lieu à la diligence soit du créancier qui l'a requise soit de l'acquéreur dans les formes prévues par décret.

Article 66 : Les deniers provenant de la réalisation de l'aéronef sont distribués dans l'ordre suivant :

a) - aux créanciers privilégiés prévus par l'article 51 du présent code ; b) - aux créanciers hypothécaires ;

c) - aux créanciers privilégiés prévus par l'article 54 du présent code ;

d) - aux créanciers chirographaires munis d'un titre exécutoire lorsqu'ils sont intervenus par voie de saisie ou d'opposition à la procédure de distribution.

## TITRE II. - DE LA CIRCULATION AERIENNE

### Chapitre premier - Du droit de circulation

Article 67 : la réglementation relative à la navigation et à la circulation aériennes.

La circulation aérienne désigne l'ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'air de manoeuvre d'un aéroport.

Toutefois, les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire sénégalais que si ce droit leur est accordé par une convention internationale ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation qui doit être spéciale, et dont la durée de validité ne peut dépasser douze mois.

Article 68 : L'utilisation des aéronefs sur les aires de manoeuvre des aéroports 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 arrêté. La réglementation de la circulation est appliquée dans l'espace aérien placé sous le contrôle du ou des organismes des services de la circulation aérienne situés sur le territoire de la République du Sénégal.

En dehors de l'espace aérien ci-dessus, elle s'impose aux aéronefs portant les marques de nationalité sénégalaise dans la mesure où elle est compatible avec les règles édictées par l'Etat ou l'organisme international qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent les aéronefs.

Article 69 : Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire.

Article 70 : Le survol de certaines zones ou, dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble du territoire sénégalais, peut être interdit par décret pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être spécialement indiqués dans le décret.

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

Article 71 : Un aéronef ne doit pas être conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la sécurité des personnes ou des biens à la surface. Le voltige et l'acrobatie aériennes pour les aéronefs civils doivent être exécutées conformément à la réglementation prévue à cet effet par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation civile.

Article 72 : Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec autorisation donnée par le gouverneur de la région après avis de l'autorité compétente.

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

### Chapitre 2 - Du droit d'atterrissage

Article 73 : Hors le cas de force majeure et les cas prévus à l'alinéa suivant, les aéronefs ne peuvent atterrir et prendre le départ que sur les aéroports régulièrement établis.

Un décret pris sur le rapport conjoint du Ministre chargé de l'Aviation civile et du Ministre de l'intérieur fixe les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aéroport, avec l'accord de la personne, physique ou morale, qui a la jouissance du terrain ou plan d'eau utilisé. Cet accord n'est toutefois pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'opérations d'assistance ou de sauvetage pour lesquelles il est recouru à des aéronefs.

Article 74 : En cas d'atterrissage ou d'amerrissage sur une propriété privée, la personne, physique ou morale, ayant la jouissance du terrain ou du plan d'eau ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'aéronef dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnée à moins qu'une procédure pénale n'ait été diligentée.

Article 75 : Les aéronefs qui effectuent un parcours international ne peuvent se poser que sur des aéroports douaniers.

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

Chapitre 3 - De la police de la circulation aérienne et de la sécurité de la navigation aérienne

### SECTION PREMIERE. - DE LA POLICE DE LA CIRCULATION AERIENNE

Article 76 : Toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doit être pourvue d'un brevet et d'une licence d'aptitude en état de validité, délivrés dans les conditions qui sont fixées par décret.

Article 77 : Un aéronef ne peut effectuer de vols que s'il est muni d'un certificat de navigabilité en cours de validité délivré après visite de l'appareil dans des conditions qui sont déterminées par décret. Le certificat de navigabilité est un document attestant que l'aéronef est apte à effectuer la navigation aérienne.

Des décrets déterminent, en outre, les marques qui doivent être inscrites sur l'aéronef et les règles opérationnelles, notamment les documents qui doivent être emportés à bord et les conditions techniques d'emploi des aéronefs. Des décrets déterminent également les règles opérationnelles qui sont applicables aux aéronefs étrangers. Les frais de contrôle exigés par les règlements pour la délivrance ou le maintien du certificat de navigabilité des aéronefs sont à la charge des propriétaires des appareils contrôlés dans les conditions fixées par décret pris sur le rapport conjoint du Ministre chargé de l'aviation civile et du Ministre des Finances.

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

Article 78 : Sauf autorisation spéciale, est interdit le transport par aéronef d'explosifs, armes et munitions de guerre, pigeons voyageurs, objets de correspondance compris dans le monopole postal. L'utilisation à partir d'un aéronef d'appareils destinés à l'enregistrement d'images est soumise à autorisation préalable du Ministre de l'Intérieur, du Ministre chargé des Forces armées et du Ministre chargé de la Communication. Les conditions de transport des matières dangereuses, des cultures microbiennes et des petits animaux infectés ou dangereux, sont fixées par décret.

Article 79 : Aucun appareil de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destiné à assurer les communications du service mobile aéronautique ne peut être installé et utilisé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale ; il en est de même pour les équipements de radionavigation ou de détection électromagnétique.

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

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

Article 80 : Tout aéronef atterrissant sur un aéroport ou sur une propriété privée est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives. Article 81 : Tout aéronef civil étranger qui, sans titre, survole le territoire sénégalais ou dont il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé dans l'espace

aérien sénégalais à des fins incompatibles avec les buts de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, est tenu de respecter tout ordre d'atterrir et toutes autres instructions des autorités militaires et civiles pour mettre fin à ces violations.

Tout aéronef civil immatriculé au Sénégal ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente au Sénégal est tenu :

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

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

Article 82 : Les certificats de navigabilité et les licences, délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité , sont reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire sénégalais si l'équivalence à été admise par convention internationale ou par décret.

## SECTION II. - DE LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE

Article 83 : La sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien sénégalais 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 84 : Dans l'exercice de ses prérogatives et dans l'exécution des fonctions imposées par la présente loi, l'Agence accorde toute l'attention nécessaire aux impératifs de défense nationale, de l'aviation commerciale et générale et au droit de passage du public à travers l'espace aérien.

Article 85 : L'Agence a le pouvoir et l'obligation d'oeuvrer pour la sécurité en vol des aéronefs évoluant dans la

circulation aérienne générale en édictant chaque fois que de besoin :

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

\* de tout autre principe, règlement ou normes minimales régissant les autres pratiques, méthodes et procédures que l'Agence peut juger nécessaires.

Article 86 : Dans la prescription des normes, principes et règlements et dans la délivrance des certificats découlant du présent Code, l'Agence prend en compte l'obligation des transporteurs aériens d'exécuter leurs prestations avec les garanties de sécurité dans le respect de l'intérêt général et conformément à la réglementation en vigueur.

Article 87 : L'Etat a l'obligation de mettre en place le service fixe et le service mobile aéronautiques qui concourent à la sécurité de la navigation aérienne conformément au règlement des radiocommunications nationales et internationales des Télécommunications. La réglementation, l'exploitation, la composition, l'objet des communications et le contrôle des stations sont déterminés par voie réglementaire.

Article 88 : L'assistance météorologique à la navigation aérienne est fournie, dans l'espace aérien où les services de la circulation aérienne sont assurés par l'administration sénégalaise ou pour son compte, à tous les vols d'aéronef appartenant à la circulation aérienne générale et à tous les services assurés par ladite Administration relativement à la préparation et à l'exécution de ces vols.

Article 89 : Les organismes chargés de l'exploitation et de la gestion des installations des services de navigation aérienne au Sénégal sont astreints à la souscription d'une police d'assurance « navigation aérienne » .

Tout exploitant d'aéronef est tenu de souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile en cas d'accident notamment à l'égard du personnel navigant, à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers conformément aux dispositions des conventions internationales pertinentes.

L'Agence peut exiger que cette police lui soit fournie.

Article 90 : L'Agence a le pouvoir d'édicter et de réviser les normes minimales de sécurité pour l'exploitation des installations de navigation aérienne situées au Sénégal.

### Chapitre 4 - Des redevances de route

Article 91 : L'usage des installations et services mis en oeuvre au-dessus du territoire sénégalais et dans son voisinage, pour la sécurité de la circulation aérienne en route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunication et de météorologie, donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus, dite redevance de route.

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

Son taux et les modalités de son recouvrement sont fixés par décret pris sur rapport conjoint du Ministre chargé de l'Aviation civile et du Ministre chargé des finances. Le décret peut prévoir en outre des modes de calcul fondés sur des moyennes, éventuellement pondérées, pour certaines catégories de vols ou pour les aéronefs d'un même type

exploités par une même entreprise, des exonérations et des réductions ainsi que l'autorité ou l'organisme chargé de la liquidation et du recouvrement de la redevance de route.

Article 92 : En cas de non -paiement de la redevance due par l'exploitant de l'aéronef ou son propriétaire, l'autorité ou l'organisme chargé de sa liquidation et de son recouvrement est admis, dès qu'un aéronef exploité par cet exploitant ou appartenant à ce propriétaire atterrit sur le territoire sénégalais, à requérir de l'autorité responsable de la circulation aérienne et de la brigade de gendarmerie territorialement compétente, que l'aéronef y soit retenu jusqu'à consignation du montant des sommes en litige.

### TITRE III. - DE LA RESPONSABILITE RESULTANT DE L'EXPLOITATION DES AERONEFS

#### Chapitre premier - De la responsabilité civile

Article 93 : Les pilotes sont tenus, au cours de la circulation aérienne, de se conformer aux règlements relatifs à la police de la circulation, aux règles de l'air et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

Article 94 : En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément au Code des obligations civiles et commerciales.

Article 95 : L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux tiers situés à la surface, par les évolutions de l'aéronef ou par les personnes ou objets qui en tomberaient. Cette responsabilité ne peut être atténuée que par la preuve de la faute de la victime.

Article 96 : Sauf autorisation spéciale, il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques à l'exception du lest réglementaire.

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

Article 97 : En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés. Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'en est responsable que si le tiers établit une faute de sa part.

Article 98 : L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur. S'il s'agit d'une avarie causée à un appareil en circulation, le tribunal compétent est celui du lieu où la victime a été obligée d'atterrir après l'avarie.

Article 99 : Les dispositions prévues au code de la marine marchande sur l'assistance et le sauvetage maritime sont applicables aux aéronefs en péril en mer et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.

#### Chapitre 2. - De la responsabilité pénale

### SECTION PREMIERE. - DES DELITS ET DES PEINES

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

Article 100 : Sans préjudice d'autres sanctions, notamment disciplinaires, sera puni des peines prévues à l'article 307 du code pénal, tout commandant de bord qui aura contrevenu aux prescriptions du 2<sup>e</sup> du deuxième alinéa de l'article 81 du présent Code.

Article 101 : Sans préjudice de peines plus graves s'il y a lieu, seront punis des peines prévues aux articles 406, 407, 408, ou 409 du code pénal, quiconque et le complice de quiconque :

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

2° auront accompli ou tenté d'accomplir un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité dudit aéronef ;

3° auront détruit ou tenté de détruire un aéronef ou auront causé ou tenté de causer à un tel aéronef des dommages qui le rendraient inapte au vol ou qui seraient de nature à compromettre sa sécurité en vol ;

4° auront placé ou fait placer ou tenté de placer ou de faire placer sur un aéronef, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendraient inapte au vol ou qui seraient de nature à compromettre la sécurité en vol ;

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

6° auront communiqué ou tenté de communiquer une information qu'ils savent être fausse et, de ce fait, auront compromis la sécurité d'un aéronef en vol.

Article 102 : Sans préjudice de peines plus graves s'il y a lieu, sera puni des peines prévues à l'article 406 du Code pénal, le fait de détruire, de détourner ou de tenter de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevées d'une hypothèque régulièrement inscrite. Sera puni des mêmes peines prévues à l'article 100 du présent code quiconque aura usé de manoeuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie.

Article 103 : Sera puni d'une amende de 300.000 à 6.000.000 de francs et d'un emprisonnement de trois mois à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque aura :

1° mis ou laissé en service un aéronef qui n'a pas obtenu de certificat d'immatriculation, de certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel ;

2° mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 30 du présent code ;

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

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

5° fait ou laisser circuler un aéronef dans des conditions contraires aux prescriptions des articles 67 et 79 du présent Code ;

6° contrevenu aux dispositions de l'article 78 du présent code.

Article 104 : Sera puni d'une amende de 300.000 à 6.000.000 de francs et d'un emprisonnement de trois mois à six mois ou de l'une de ces peines seulement, quiconque aura :

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

2° détruit ou soustrait un livre de bord ou tout document de bord imposé par la réglementation aérienne ou porté sur ce livre ou un des documents, des indications inexactes ;

3° contrevenu aux dispositions de l'article 73 du présent code ;

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

Article 105 : Les peines prévues à l'article 103 du présent code seront portées au double si les infractions prévues sous les paragraphes 1°, 3°,4° de l'article 103 et paragraphe premier de l'article 104 ont été commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité ou du laissez-passer exceptionnel, des titres exigés de membres de l'équipage, par les règlements en vigueur.

Article 106 : Sera puni d'une amende de 60.000 à 1.000.000 de francs et d'un emprisonnement d'un mois à deux mois ou de l'une de ces deux peines seulement :

1° quiconque se sera trouvé à bord d'un aéronef en vol sans pouvoir justifier sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord ;

2° quiconque ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celle des personnes transportées ;

3° quiconque aura fait usage à bord d'objets ou d'appareils dont le transport est interdit ;

4° quiconque, sans autorisation spéciale, aura fait usage d'appareils d'enregistrement d'images au dessus des zones interdites.

Article 107 : Le pilote qui ne se sera pas conformé aux prescriptions de l'article 70 du présent code sera puni d'une amende de 300.000 à 6.000.000 de francs et d'un emprisonnement de trois mois à six mois.

Article 108 : Quiconque aura apposé ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques

exactement apposées, sera puni d'une amende de 600.000 à 12.000.000 de francs et d'un emprisonnement de un an à trois ans. Seront punis des mêmes peines ceux qui auront apposé ou fait apposer sur aéronef privé les marques distinctives réservées aux aéronefs publics ou qui auront fait usage ou fait utiliser un aéronef privé portant lesdites marques.

Article 109 : Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents commettra une autre infraction tombant sous le coup du présent Code ou la même infraction dans un délai de cinq ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines, sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende et ces peines pourront être élevées jusqu'au double.

Article 110 : Seront punis d'une amende de 60.000 à 300.000 francs et pourront l'être, en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de un mois à deux mois :

1° le commandant de bord qui n'aura pas tenu ou fait tenir un quelconque des documents prévus à l'article 77 alinéa 2 du présent code, ainsi que les membres de l'équipage spécialement chargés de cette tenue ;

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

3° ceux qui auront contrevenu à l'article 71 du présent code ;

4° ceux qui auront contrevenu aux règlements relatifs aux conditions techniques d'emploi des aéronefs, pris en application de l'article 77 du présent code.

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

Article 111 : Seront punis d'une amende de 150.000 à 1.000.000 de francs et pourront l'être, en outre, suivant les circonstances, ceux qui auront contrevenu à l'article 72 du présent code, ainsi qu'aux décrets édictés pour son exécution.

Article 112 : L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef pourra être prononcée par le jugement ou l'arrêt pour une durée de trois mois à trois ans, contre le membre d'équipage condamné en vertu des articles 105, 107 et 108 du présent code

Si le membre d'équipage est condamné une seconde fois pour l'un de ces mêmes délits dans le délai prévu à l'article 109 du présent code, l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef sera prononcée et sa durée sera portée au maximum et pourra être élevée jusqu'au double. Les brevets, licences et certificats dont seraient porteurs les délinquants resteront déposés, pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction qui aura prononcé l'interdiction.

Les condamnés devront effectuer les dépôts de ces brevets, licences et certificats soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi ils seront punis de un mois à deux mois d'emprisonnement et d'une amende de 30.000 à 600.000 francs sans préjudice des peines portées à l'article 104 au cas où ils conduiraient ou participeraient à la conduite d'un aéronef pendant la période de l'interdiction et qui ne pourront se confondre.

Article 113 : Conformément à l'article 96 du présent Code, tout jet non autorisé d'objets à bord d'un aéronef en évolution sera puni d'une amende de 300.000 à 1.800.000 francs et d'une peine de trois mois à six mois d'emprisonnement ou de l'une de ces deux peines seulement, même si ces jets n'ont causé aucun dommage, et sans préjudice des peines plus fortes qui pourraient être encourues en cas d'autres infractions.

Article 114 : Tout commandant de bord d'un aéronef qui, sachant que celui-ci vient de causer ou d'occasionner un accident à la surface, n'aura pas averti sans délai les autorités de l'aéroport le plus proche avec lequel il peut entrer en communication et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale et civile qu'il peut avoir encourue, sera puni des peines relatives au délit de fuite, prévues par la loi.

Paragraphe 2 : Infractions relatives à la réglementation douanière

Article 115 : Les dispositions du Code pénal sur l'atténuation et l'aggravation des peines sont applicables à toutes les infractions prévues par le présent Code, à l'exception des infractions prévues par les lois en matière douanière.

Article 116 : Toutes les dispositions de loi relatives à la répression des infractions à la réglementation douanière sont applicables aux marchandises importées ou exportées par aéronef sous un régime douanier quelconque. Tous déchargements et jets de marchandises non autorisés, autres que ceux indispensables au salut de l'aéronef, seront sanctionnés par les peines édictées par la réglementation douanière en matière de contrebande. En cas d'infraction, l'aéronef pourra seulement faire l'objet, pour sûreté du paiement de l'amende encourue, de saisie conservatoire dont la main-levée devra être ordonnée, s'il est fourni une caution ou versé une consignation jusqu'à concurrence de ladite amende.

Article 117 : Pour les marchandises exportées en décharge de comptes d'admission temporaire ou d'entrepôt ou passibles de taxes intérieures, les expéditeurs justifient de leur passage à l'étranger par la production, dans les délais fixés, d'un certificat valable des douanes de destination à peine du paiement du quadruple de la valeur de la marchandise.

Paragraphe 3 : Infractions relatives aux passagers indisciplinés et perturbateurs

Article 118 - Sera punie des peines prévues à l'article 106 du présent Code toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

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

6) utiliser un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit. Article 119 : Sera punie conformément aux dispositions de

l'article 101 du présent Code toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil, si un tel acte risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ou de toute personne se trouvant à bord ou l'ordre et la discipline à bord de l'aéronef :

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

### SECTION II. - DE LA PROCEDURE PENALE

Article 120 : Sous réserve des dispositions édictées dans le cadre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine notamment concernant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et incidents de l'Aviation civile, les dispositions ci-dessous s'appliquent à la procédure de répression des infractions en matière d'aviation civile. Elles sont complétées par les dispositions du Code de procédure pénale.

Paragraphe premier. - Règles spécifiques relatives à l'instruction

Article 121 : Indépendamment des officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent livre et des règlements pris pour son application, les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet, les gendarmes et les agents de douane.

Article 122 : Le procureur de la République, le juge d'instruction, les officiers de police judiciaire auxiliaires du procureur de la République, les fonctionnaires des corps techniques de l'Aviation civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet, les gendarmes et les agents de douanes auront le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs et les correspondances postales, ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radio téléphoniques qui se trouveraient à bord sans l'autorisation spéciale prévue par les articles 78 et 79 du présent code.

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

Article 123 : L'aéronef dont le certificat de navigabilité et le certificat d'immatriculation ne pourront être produits, ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation, pourra être retenu, à la charge du propriétaire ou, en cas de location de l'aéronef inscrite au registre d'immatriculation, à la charge du locataire inscrit, par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent Code, jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie.

Article 124 : Les procès-verbaux constatant les infractions au présent Code et aux décrets qu'il prévoit sont transmis

sans délai à l'autorité compétente pour engager les poursuites.

Paragraphe 2 : Règles spécifiques relatives à la compétence

Article 125 : Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont régis par la loi du pavillon de cet aéronef.

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

1° des crimes et délits commis à bord d'un aéronef étranger et dont l'auteur ou la victime est de nationalité sénégalaise ;

2° des infractions ou tentatives d'infraction définies à l'article premier de la Convention pour la Répression d'Actes illicites dirigés contre la sécurité de l'Aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, si ces infractions sont commises sur le territoire sénégalais ou à l'encontre d'un aéronef sénégalais ;

3° des infractions ou tentatives d'infraction définies à l'article premier de la Convention pour la répression de la Capture illicite d'Aéronefs, signée à la Haye le 16 Décembre 1970 et de celles définies à l'article premier de la Convention pour la répression d'Actes illicites dirigés contre la Sécurité de l'Aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 :

\* si l'aéronef à bord duquel les infractions ou tentatives d'infraction sont commises atterrit au Sénégal avec l'auteur présumé, ou

\* si ces infractions ou tentatives d'infraction sont commises à l'encontre ou à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente au Sénégal.

4° des infractions ou tentatives d'infraction définies à l'article premier de la Convention pour la Répression de la Capture illicite d'Aéronefs, signée à la Haye le 16 Décembre 1970 et de celles définies aux alinéas a, b et c du paragraphe 2 du même article de la Convention pour la Répression d'Actes illicites dirigés contre la Sécurité de l'Aviation civile, signée à Montréal le 23 Septembre 1971, pour autant que ce dernier paragraphe concerne les dites infractions ou tentative d'infraction, dans le cas où l'auteur présumé de l'une de ces infractions ou tentatives d'infraction se trouve sur le territoire sénégalais et où le Sénégal ne l'extrade pas conformément aux articles 8 desdites Conventions. Les tribunaux compétents sont celui du lieu de l'infraction, celui de la résidence de l'auteur présumé de l'infraction, celui du lieu de son arrestation, celui du lieu d'atterrissage de l'aéronef ou, à défaut, celui de Dakar.

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

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

Article 126 : Les tribunaux sénégalais sont compétents pour connaître de toute infraction mentionnée aux articles

118 et 119 du présent Code si l'infraction a été commise :

1° A bord de tout aéronef civil immatriculé au Sénégal ou

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

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

4° A bord de tout autre aéronef civil en vol en dehors du territoire sénégalais si :

a) le prochain lieu d'atterrissage de l'aéronef est situé au Sénégal et si

b) le commandant d'aéronef a remis l'auteur présumé de l'infraction aux autorités sénégalaises compétentes, a demandé à ces autorités d'engager des poursuites contre l'auteur présumé de l'infraction et a affirmé qu'aucune demande semblable n'a été ni ne sera présentée par lui-même ou par l'exploitant à aucun autre Etat. Aux termes de la présente section, l'aéronef est considéré comme « en vol » depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'à la fin du roulement à l'atterrissage.

### TITRE PREMIER - DU REGIME DES AERODROMES

#### Chapitre premier. - De la création et de la mise en service

Article 127 : Est considéré comme aéroport, toute surface sur terre ou sur l'eau, comprenant éventuellement bâtiments, installations et matériel destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Article 128 : Est dit « ouvert à la circulation aérienne publique », l'aéroport dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à faire usage, sous réserve des dispositions de l'article 131 du présent code.

Article 129 : Un décret fixe les conditions de création, d'établissement et d'utilisation des aéroports ouverts ou non à la circulation aérienne publique.

Article 130 : L'ouverture et la fermeture d'un aéroport à la circulation aérienne publique sont prononcées après enquête technique, par décret sur le rapport du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article 131 : L'utilisation d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite si les conditions de la circulation aérienne sur l'aéroport ou dans l'espace aérien environnant ou si des raisons d'ordre public le justifient. Ces décisions font l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

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

commerciales.

Article 132 : Tous les aérodromes peuvent être soumis au contrôle technique et administratif de l'Autorité chargée de l'Aviation civile.

Article 133 : Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par certaines personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions fixées par décret. La création d'un aérodrome par un particulier doit donner lieu à la signature d'une convention entre lui et le Ministre chargé de l'Aviation civile.

Article 134 : Pour des raisons de défense nationale, un décret peut prescrire que l'Etat est substitué temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome

Article 135 : Sous réserve de règles particulières fixées par voie réglementaire, les dispositions du présent chapitre sont applicables aux aérodromes particuliers, héliports et hydrobases.

### Chapitre 2. - De la classification

Article 136 : Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique font l'objet d'une classification établie en tenant compte des caractères et de l'importance du trafic qu'ils doivent assurer.

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

Article 137 : Les critères de classification des aérodromes sont déterminés par voie réglementaire.

### Chapitre 3. - Des conditions d'exploitation et de gestion des aérodromes

#### SECTION PREMIERE. - DES DISPOSITIONS GENERALES

Article 138 : L'Etat peut confier l'exploitation et la gestion des aérodromes relevant de son portefeuille à des organismes spécialisés.

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

Article 139 : Les gestionnaires des aérodromes sont astreints à la souscription d'une police d'assurance « responsabilité civile » et assurance « tous risques ».

#### SECTION II. - DES REDEVANCES

Article 140 : Sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers et au public donnent lieu à une rémunération, sous la forme de redevances perçues au profit de la personne qui fournit le service, notamment à l'occasion des opérations suivantes :

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

Article 141 : Des décrets pris sur le rapport conjoint du Ministre chargé de l'Aviation civile et du Ministre chargé des finances fixent les taux de ces redevances, l'autorité ou l'organisme chargé de leur liquidation et de leur recouvrement et les modalités de leur perception.

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

Article 142 : Les redevances sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments et outillages qu'elles rémunèrent, et doivent être appropriées aux services rendus.

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

## TITRE II. - DES SERVITUDES AERONAUTIQUES ET DE LA PROTECTION DE L'EXPLOITATION

### Chapitre premier. - Des servitudes aéronautiques

Article 143 : Afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est institué des servitudes spéciales dites « servitudes aéronautiques ».

Ces servitudes comprennent :

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

2° Des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains

emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

Article 144 : Les dispositions du présent chapitre sont applicables :

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

f) dans les conditions qui seront fixées par décret, à certains aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par des personnes physiques ou morale autre que l'Etat ainsi qu'aux aérodromes situés en territoire étranger pour lesquels des zones de dégagement doivent être établies sur le territoire sénégalais ;

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

h) à certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

Article 145 : Les servitudes prévues à l'article 143 du présent code assureront à la navigation aérienne, conformément à l'annexe 14 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 Décembre 1944, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Afin d'assurer les conditions de sécurité prévues à l'alinéa précédent, il est établi pour chaque aérodrome et installation visés à l'article 144 du présent code un plan de dégagement selon des modalités fixées par décret.

Article 146 : Le Ministre chargé de l'Aviation civile ou, pour les aérodromes ou itinéraires qui le concernent, le Ministre chargé des Forces armées, peut prescrire le balisage de jour ou de nuit de tous les obstacles qu'il juge dangereux pour la navigation aérienne.

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

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

Article 147 : Les frais résultant de la mise en oeuvre des servitudes aéronautiques de dégagement, de l'installation, du fonctionnement et de l'entretien des services aéronautiques de balisage sont à la charge de l'Etat, des personnes, physiques ou morales, ou des organismes précisés par décret pris sur le rapport conjoint du Ministre chargé de l'Aviation civile, du Ministre chargé des Forces armées et du Ministre chargé des Finances.

Article 148 : Pour la réalisation des balisages visés à l'article 146 du présent code, l'administration dispose des droits d'appui de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures.

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

Article 149 : A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement en application des dispositions du présent titre, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne, est soumis à une autorisation spéciale du Ministre chargé de l'Aviation civile, ou, en ce qui le concerne, du Ministre chargé des Forces armées après avis du Ministre chargé de l'Aviation civile. Des arrêtés du Ministre chargé de l'Aviation civile et, suivant le cas, du Ministre chargé des Forces armées déterminent les installations soumises à autorisation. Lorsque les installations en cause constituent des obstacles à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification peut être ordonnée par décret sur le rapport du Ministre chargé de l'Aviation civile ou, en ce qui le concerne le Ministre chargé des Forces armées.

Article 150 : Lorsque, pour les besoins du trafic aérien, l'autorité compétente décide l'extension ou la création d'aérodromes ou d'installations destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne, les terrains nécessaires, s'ils n'ont pas été réservés à cette fin notamment par les plans d'urbanisme approuvés, peuvent être déclarés réservés par décret après enquête publique dans les formes prévues par les dispositions applicables en matière d'expropriation.

Article 151 : L'occupation. du domaine aéroportuaire est soumise à une autorisation préalable de l'Agence. Sans autorisation, l'occupation et le transit sur les aires opérationnelles est passible de sanctions.

Article 152 : La circulation des personnes ou des véhicules dans certaines zones du domaine aéroportuaire est autorisée par voie réglementaire. La violation de ces dispositions peut entraîner des sanctions.

Chapitre 2 - De la protection de l'exploitation

### SECTION PREMIERE. - DES DISPOSITIONS GENERALES

Article 153 : Lorsque la sûreté des vols l'exige, les officiers de police judiciaire, assistés des agents de police judiciaire, peuvent, pour les transports aériens domestiques, procéder à la visite des personnes, des bagages, du fret et de la poste.

Pour les transports aériens internationaux, ces officiers et agents peuvent, dans les mêmes conditions, procéder, en liaison avec les services des douanes, à la visite des bagages ainsi que des personnes s'appêtant à prendre place à bord d'un aéronef.

Article 154 : L'enlèvement d'un aéronef qui encombre, pour quelque cause que ce soit, une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou leurs dégagements doit être effectué par le propriétaire ou par l'exploitant de l'aéronef sur l'ordre qu'il reçoit des autorités aéroportuaires.

Article 155 : Dans les cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement, l'Autorité aéroportuaire peut prendre d'office toutes les dispositions utiles pour faire dégager les pistes, bandes, voies de circulation ou aires ainsi que leurs dégagements, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef. Les mêmes dispositions peuvent être prises par l'Autorité aéroportuaire dans le cas où le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'animaux constituant un obstacle ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement ; dans ce cas, l'enlèvement a lieu aux frais et risques dudit gardien.

Article 156 : Les exploitants de l'aviation civile sont tenus de se conformer aux normes en vigueur en matière de protection de l'environnement.

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

Article 157 : La participation des populations riveraines des aérodromes à la gestion de l'environnement est organisée et encouragée, à travers notamment :

- \* le libre accès à l'information sur la protection de la nature, sous réserve des impératifs de la défense nationale et de la sécurité de l'Etat,
- \* les mécanismes consultatifs permettant de recueillir l'opinion et l'apport des populations ;
- \* la sensibilisation, la formation, la recherche et l'éducation en matière de protection de l'environnement.

### SECTION II. - DES DISPOSITIONS PENALES

Article 158 : Quiconque séjournera ou pénétrera dans les terrains interdits par les règlements et consignes généraux des aérodromes affectés à un service public, ou y laissera des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture, sera passible des peines prévues en la matière par le Code pénal et pourra être, en outre, déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

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

Article 159 : Les infractions aux dispositions réglementaires concernant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies d'une amende de 250.000 à 7.500.000 francs.

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

Article 160 : Sur réquisition du ministère public agissant à la demande du ministre intéressé, le tribunal saisi de la poursuite impartie aux personnes qui contre-violent à ces dispositions, sous peine d'une astreinte de 5.000 à 50.000 francs par jour de retard, un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage.

Dans le cas où ce délai n'est pas observé, l'astreinte prononcée court à partir de l'expiration dudit délai jusqu'au jour où la situation est effectivement régularisée. Si cette régularisation n'est pas intervenue dans l'année de l'expiration du délai, le tribunal peut, sur réquisition du ministère public agissant dans les mêmes conditions, relever à une ou plusieurs reprises le montant de l'astreinte, même au-delà du maximum prévu ci-dessus.

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

Les astreintes sont recouvrées par les comptables directs du Trésor.

Article 161 : Les infractions aux dispositions sur la protection de l'exploitation peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés par les agents habilités à cet effet et assermentés.

Article 162 : Les procès verbaux établis pour contravention aux dispositions sur la protection de l'exploitation sont transmis sans délai à l'autorité compétente pour engager les poursuites.

Article 163 : La violation des dispositions de l'article 156 du présent code est punie conformément aux dispositions du Code de l'environnement.

### TITRE PREMIER. - DES DISPOSITIONS GENERALES

#### Chapitre premier - Des titres et de la médecine aéronautique

### SECTION PREMIERE. - DES BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS

Article 164 : Les titres désignés sous le nom de « brevet » sanctionnent un ensemble de connaissances générales théoriques et pratiques. Ils sont délivrés après examen et sont définitivement acquis à leurs titulaires. Les titres désignés sous le nom de « licence » sanctionnent l'aptitude et le droit, pour les titulaires de brevets, de remplir les fonctions correspondantes sous réserves des qualifications prévues à l'article suivant. Les licences ne sont valables que pour une période limitée ; elles sont renouvelables pour vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.

La liste des brevets et licences, les conditions requises pour leur obtention, le régime, les programmes et règlements des examens y afférents, ainsi que les modalités d'exemption sont fixés par décret.

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

Les épreuves pratiques sont obligatoires.

Article 165 : Toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doit être pourvue d'un brevet, licence et qualification en cours de validité. L'exercice des fonctions correspondant aux différentes licences est subordonné à la validité des licences elles-mêmes et à la possession, par le titulaire, de qualifications professionnelles spéciales, eu égard à l'aéronef, à l'équipement ou aux conditions de vols considérés.

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

Article 166 : Tout titulaire d'une licence doit être détenteur d'un carnet de vol dont le modèle est fixé par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation civile et sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols. Ce carnet doit être communiqué aux services de contrôle et à l'autorité compétente sur leur demande, notamment au moment de la délivrance, du renouvellement ou de la validation de la licence ou au moment de la délivrance de qualifications.

Article 167 : La délivrance des titres et qualifications aéronautiques ainsi que la fourniture des divers imprimés et services par le Ministre chargé de l'Aviation civile donnent lieu au versement de redevances dont les modalités

d'établissement et de recouvrement ainsi que le montant sont fixés par arrêté interministériel du Ministre chargé des Finances et du Ministre chargé de l'Aviation civile.

### SECTION II. - DE LA MEDECINE AERONAUTIQUE

Article 168 : Le personnel professionnel ou privé de l'aéronautique civile dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence doit justifier de son aptitude par le certificat médical d'aptitude physique et mentale délivré par un médecin d'un centre médical agréé par l'Autorité.

Article 169 : La validité d'une licence ne peut excéder celle du certificat d'aptitude physique et mentale correspondant.

Article 170 : Les conditions d'agrément des centres d'expertise médicale du personnel professionnel dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence sont .fixées par voie réglementaire.

### Chapitre 2 : De la discipline

#### SECTION PREMIERE - DU CONSEIL DE DISCIPLINE

Article 171 : Un conseil de discipline des personnels navigants de l'aéronautique civile est chargé de proposer au Ministre chargé de l'aviation civile l'application des sanctions prévues à l'article 170 du présent code à l'égard des membres du personnel navigant de l'aéronautique civile reconnus coupables d'infractions au présent Code, aux textes subséquents et aux règlements d'application pris en la matière.

Article 172 : Le conseil de discipline des personnels navigants de l'aéronautique civile est divisé en deux sections :

\* Personnel navigant professionnel ;

\* Personnel navigant non professionnel.

Il est présidé par le Directeur de l'Autorité chargée de l'Aviation civile.

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

Article 173 : Les sanctions disciplinaires relevant de la compétence du conseil de discipline sont :

\* Le retrait temporaire avec ou sans sursis d'un ou plusieurs certificats ou licences ;

\* Le retrait définitif d'un ou plusieurs certificats ou licences ;

\* La radiation du registre prévu à l'article 184. du présent code

#### SECTION II. - DE LA PROCEDURE PREALABLE A LA SANCTION

Article 174 : En cas de présomption grave au sujet de la responsabilité du commandant de bord ou d'un membre de l'équipage et en attendant les conclusions du conseil de discipline, le Ministre chargé de l'Aviation civile peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui, en aucun cas, n'excédera deux mois.

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

Article 175 : L'intéressé peut récuser les membres du conseil dans les conditions prévues pour les juges par le Code de procédure civile.

Article 176 : Le commandant de bord est tenu d'établir un rapport circonstancié dans les quarante-huit heures suivant tout accident ou incident pouvant avoir des conséquences graves survenant soit au sol, soit en vol, ou toute infraction aux règlements de la circulation aérienne.

Article 177 : Le Ministre chargé de l'Aviation civile fait procéder à toutes investigations et enquêtes en vue de rechercher et de constater les causes des accidents ou incidents.

Article 178 : Le Ministre chargé de l'Aviation civile peut instituer une commission d'enquête dont la composition est fixée par arrêté.

Cette commission d'enquête entend obligatoirement les représentants des entreprises intéressés, ainsi que le personnel navigant mis en cause, ou ses représentants. Les rapports d'enquête sont adressés aux magistrats, sur leur demande, et, sur décision du Ministre chargé de l'Aviation civile, aux Etats étrangers ayant participé à l'enquête, aux départements ministériels, aux compagnies exploitantes, aux aéro-clubs et aux propriétaires de l'aéronef intéressés à l'accident.

Article 179 : Quand la commission d'enquête prévue à l'article 178 du présent code conclut à une faute professionnelle, un double du dossier est adressé directement au conseil de discipline des personnels navigants de l'aéronautique civile.

### TITRE II. - DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

Article 180 : La qualité de navigant professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant de façon habituelle et principale, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération :

\* le commandement et la conduite des aéronefs ;

\* les services à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la marche et à la navigation de l'aéronef ;

\* le service à bord des autres matériels montés sur aéronefs, et notamment les appareils photographiques et météorologiques, les appareils destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manoeuvre des parachutes ;

\* les services complémentaires de bord, notamment le personnel navigant commercial du transport aérien.

Article 181 : Les personnes qui n'ont pas la nationalité sénégalaise peuvent être autorisées à exercer, temporairement, les activités réservées par l'article précédent au personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

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

Chapitre premier - Des catégories

### SECTION PREMIERE. - DES DIFFERENTES CATEGORIES

Article 182 : Le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile appartient à l'une ou plusieurs des trois catégories suivantes :

\* essais et réceptions ;

\* transport aérien ;

\* travail aérien.

Article 183 : Sont considérés au sens du présent titre :

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

2° comme transport aérien, toute opération aérienne effectuée contre rémunération ou contre salaire, en vue ou pendant l'accomplissement du transport de passagers, de poste de marchandises ;

3° comme travail aérien, toute opération aérienne rémunérée qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport ou les essais et réceptions définis aux 1° et 2° du présent article.

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

### SECTION II. - DU REGISTRE D'INSCRIPTION

Article 184 : La classification du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est établie par décret.

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

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

Article 185 : Pour être initialement inscrit sur un des registres, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

1° être de nationalité sénégalaise ;

2° être titulaire des brevets ainsi que, suivant le cas, des licences en état de validité correspondant au registre considéré ;

3° n'avoir encouru aucune condamnation à l'emprisonnement ou à une peine plus grave, soit pour crime soit pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs. Sont fixées par un décret pris sur le rapport du Ministre chargé de l'Aviation civile :

a) les règles applicables à l'établissement et à la tenue de ces registres ;

b) les conditions dans lesquelles les modifications d'inscription, le refus d'inscription, la suspension, la radiation et la réinscription peuvent être prononcés, ainsi que les conditions dans lesquelles les intéressés devront justifier de leur inscription au registre.

Article 186 : A titre exceptionnel, l'inscription sur les registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile des personnes n'ayant pas la nationalité sénégalaise peut, dans chaque cas particulier, être autorisée par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation civile.

### Chapitre 2 - Du commandant de bord et de l'équipage

Article 187 : L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord.

#### SECTION PREMIERE. - DE L'EQUIPAGE

Article 188 : La composition de l'équipage est déterminée d'après le type de l'aéronef, les caractéristiques et la durée du voyage à effectuer et la nature des opérations auxquelles l'aéronef est affecté.

Cet équipage est déterminé en conformité avec les règlements en vigueur par l'exploitant.

La liste nominative de l'équipage est dressée avant chaque vol conformément aux règlements en vigueur.

#### SECTION II. - DU COMMANDANT DE BORD

Article 189 : Les fonctions de commandant de bord sont exercées par un pilote.

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

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

Article 190 : Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission. Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef.

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

Article 191 : Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustibles, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur.

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

Article 192 : Le commandant de bord est consignataire de l'appareil et responsable du chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit, sans mandat spécial :

1° d'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;

2° de faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ;

3° de prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;

4° d'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et de le congédier ;

5° d'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées aux paragraphes précédents. Le règlement du litige est porté, le cas échéant, devant le tribunal compétent en matière commerciale.

### Chapitre 3 - Des conditions de travail

Article 193 : Les dispositions du Code du travail sont applicables sous réserve des dispositions suivantes et de celles qui seront déterminées par voie réglementaire.

#### SECTION PREMIERE. - DU CONTRAT DE TRAVAIL

Article 194 : L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit.

Ce contrat précise, en particulier :

1. Le salaire minimum mensuel garanti ;

2. L'indemnité de licenciement qui sera allouée, sauf en cas de faute grave, au personnel licencié sans droit à pension à jouissance immédiate ;
3. Les conditions dans lesquelles le contrat est résilié en cas de maladie, invalidité ou disparition ;
4. Le lieu de destination final et le moment à partir duquel la mission est réputée accomplie si le contrat est conclu pour une mission déterminée ;
5. Le délai de préavis à observer en cas de résiliation du contrat par l'une ou l'autre des parties. Pendant le délai de préavis, le travail aérien mensuel demandé aux navigants doit rester égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux membres du personnel navigant de l'entreprise considérée. L'employeur peut cependant ne pas utiliser le navigant en période de délai-préavis, mais dans ce cas il doit lui verser, immédiatement et en une seule fois, une indemnité calculée pour la durée minimale du préavis sur la base du salaire global mensuel moyen de la dernière année d'activité normale.

Article 195 : Le contrat de travail à durée déterminée et dont le terme survient au cours d'une mission est prorogé jusqu'à l'achèvement de la mission.

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

Tout membre du personnel navigant débarqué pour quelque cause que ce soit en cours de mission est rapatrié aux frais de l'exploitant jusqu'au lieu d'engagement. Article 196 : La durée du travail du personnel navigant professionnel est fixé par décret sur le rapport conjoint du Ministre chargé de l'Aviation civile et du Ministre du Travail.

Article 197 : L'interruption de la mission décidée par le commandant de bord pour un motif de sécurité ne constitue pas un cas de rupture de contrat de travail.

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

Article 198 : En cas d'internement, détention ou captivité d'un membre de l'équipage à l'occasion du service et qui ne serait pas manifestement la conséquence d'un délit de droit commun, le contrat de travail est prorogé de plein droit jusqu'à la fin de l'internement, de la détention ou de la captivité.

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

Article 199 : Aucun membre du personnel navigant de l'aéronautique civile n'est tenu de remplir des fonctions autres que celles qui ont été spécifiées dans son contrat de travail, sauf en vol, sur l'ordre du commandant de bord.

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

Article 200 : Outre les biens qui, aux termes du code de procédure civile ou des lois spéciales, ne peuvent faire l'objet de saisies ou de mises en gage, ne peuvent être ni saisis ni mis en gage pour quelque cause que ce soit :

l'équipement, les instruments et autres objets appartenant aux membres du personnel navigant et affectés à l'exercice de leur profession.

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

### SECTION II. - DES MALADIES PROFESSIONNELLES

Article 201 : En cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies non imputables au service d'un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en cours d'exécution du contrat, l'exploitant est tenu de lui assurer jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à décision du médecin ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite :

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

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

#### Chapitre 4 - Des dispositions pénales

Article 202 : Sera punie d'une amende de deux à douze millions de francs C.F.A.(2.000.000 à 12.000.000 Frs) et d'un emprisonnement de deux mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura exercé un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en infraction aux dispositions du présent titre.

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

### TITRE III. - DU PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL ET DE LA FORMATION AERONAUTIQUE

#### Chapitre premier - Du personnel navigant non professionnel

Article 203 : La qualité de navigant non professionnel de l'aéronautique est attribuée aux personnes s'adonnant à titre occasionnel aux activités liées à la navigation aérienne quelles qu'en soient les raisons.

Article 204 : Le personnel navigant non professionnel doit être muni des titres de navigation requis. Les conditions de délivrance de ces titres sont fixés par décret.

#### Chapitre 2 - De la formation aéronautique

Article 205 : Le Ministre chargé de l'Aviation civile est responsable des questions concernant :

\* la propagande et l'instruction aéronautique de la jeunesse ;

\* la formation, l'entraînement et le perfectionnement au pilotage du personnel navigant non professionnel ;

\* l'aviation générale et le vol sans moteur. Il est en outre compétent pour exercer les pouvoirs de tutelle sur les organismes privés dont l'activité intéresse l'aviation légère et sportive.

Article 206 : Le fonctionnement des aéro-clubs est soumis à l'approbation préalable du Ministre chargé de l'aviation civile dans les conditions fixées par arrêté.

Article 207 : Les aéro-clubs doivent dispenser leurs différentes formations conformément à la réglementation en vigueur.

Article 208 : Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef, d'un point à un autre, des passagers, des marchandises et de la poste.

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

Article 209 : Est considéré comme travail aérien, toute activité de l'aviation commerciale à l'exclusion des services aériens de transport public et privé, effectué à l'aide d'un aéronef et orienté dans les domaines comme l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie.

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

Article 210 : Sont considérés comme vols privés, les vols qui n'assurent ni des services aériens de transport, ni des travaux aériens.

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

### TITRE PREMIER. - DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

#### Chapitre premier : Des transporteurs sénégalais

Article 211 : Nul ne peut exercer une activité de transport aérien, à titre professionnel et contre rémunération, s'il n'y a été autorisé par l'Agence dans les conditions fixées par décret.

Article 212 : L'autorisation visée à l'article précédent concerne les licences d'exploitation dont les conditions de délivrance, de validité, de maintien et de retrait doivent se conformer à la réglementation prévue dans le cadre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine notamment au règlement relatif à la licence de transporteur aérien.

Article 213 : Les entreprises autorisées au titre de l'article 213 doivent soumettre à l'approbation préalable de l'Agence et suivant les délais qui seront fixés par celui-ci par décret :

1° Leurs programmes généraux d'achat et de location de matériel volant ;

2° Leurs programmes d'exploitation comportant en particulier l'indication des types de matériel normalement utilisés

sur chacun des services prévus dans ces programmes.

Article 214 : Pour la détermination de ses tarifs, l'entreprise de transport aérien doit se conformer à la réglementation de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine élaborée à cet effet.

Article 215 : La coordination entre les transports aériens et les transports terrestres ou maritimes est assurée par le ou les ministres intéressés, après avis des organismes consultatifs compétents.

Article 216 : Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique que l'Agence exerce en vue d'assurer la sécurité aérienne.

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

Article 217 : Le contrôle de l'Etat sur les entreprises de transport aérien est exercé, en ce qui concerne l'application des dispositions fixées par les conventions internationales, les lois et règlements en vigueur relatifs au personnel navigant, au matériel volant, à l'exploitation technique et commerciale de ce matériel et à la réglementation administrative par l'Agence.

Le contrôle de l'exploitation technique porte notamment sur :

- \* l'application des règles de la circulation aérienne ;
- \* la conduite des vols ;
- \* les équipements et instruments de bord ;
- \* les équipements de secours et de sauvetage ;
- \* l'entretien des aéronefs ;
- \* les documents et livres de bord, en particulier les manuels d'exploitation ;
- \* la composition et les conditions d'emploi des équipages de conduite ;
- \* le transport des matières dangereuses.

Article 218 : Les entreprises de transport aérien autorisées doivent, sur la demande des personnes chargées du contrôle, communiquer à celles-ci tous les documents nécessaires à l'exercice de leur mission.

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

Article 219 : L'entreprise de transport aérien est tenue d'observer les obligations prévues par la réglementation édictée dans le cadre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine notamment les règlements relatifs à la

licence de transporteur aérien et aux tarifs.

### Chapitre 2 - Des transporteurs étrangers

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

Article 221 : La création et l'exploitation par des compagnies étrangères de lignes internationales de transport aérien en provenance ou à destination du Sénégal sont subordonnées à l'autorisation préalable de l'Agence.

Article 222 : Les dispositions des articles 212, 215 à 220 du présent code sont applicables aux transporteurs étrangers.

Article 223 : Les programmes, horaires, tarifs et données techniques de l'exploitation des entreprises étrangères de transport aérien assurant des services en provenance ou à destination du Sénégal devront être soumis à l'Agence dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article 224 : Le transport commercial des personnes et des marchandises entre deux points situés au Sénégal est réservé aux transporteurs sénégalais sous réserves de dérogations spéciales et temporaires.

### Chapitre 3 - Des dispositions pénales

Article 225 : Au cas où une entreprise de transport aérien contreviendrait à la législation en vigueur, notamment aux dispositions des articles 215, 216, 218, 225 et 226 du présent code, l'Agence pourra prononcer, pour tout ou partie des activités exercées, la suspension ou le retrait des agréments ou autorisations accordées.

Article 226 : Toute entreprise de transport aérien sénégalaise ou étrangère qui, sans autorisation ou en infraction aux conditions prescrites par les autorisations qui ont pu lui être délivrées, exerce au Sénégal une activité de transport aérien, est passible d'une amende. Cette amende sera infligée par les agents du Ministère en charge de l'aviation civile désignés par arrêté pour constater les infractions en matière de trafic aérien et possesseurs d'une carte de service et par les commandants d'aérodrome. Elle sera payable comptant au service du trésor territorialement compétent.

Cette amende est proportionnelle au tonnage de l'appareil et établie sur la base de 125.000 francs par tonne et par transport.

Le tonnage pris en compte est le poids maximum au décollage correspondant au certificat de navigabilité de l'aéronef. Toute fraction de tonne est comptée pour une tonne. En cas de refus de paiement de l'amende ou en cas de récidive, l'avion pourra être mis sous séquestre à la demande de l'Agence.

## TITRE II. - DES CONTRATS DE TRANSPORT

Article 227 : Le transport aérien consiste à acheminer, par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou de la poste.

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

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

### Chapitre premier - Du contrat de transport de marchandises

Article 228 : Sous réserve des dispositions ci-dessous, le contrat de transport aérien de marchandises est régi par la Convention pour Unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et de toute Convention ou Protocole la modifiant ou la complétant et applicable au Sénégal bien que le transport ne soit pas international au sens de cette convention.

Article 229 : Le transporteur doit dresser un manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées. Toutefois, en ce qui concerne le trafic interne au Sénégal, des dérogations peuvent être accordées par l'Agence.

Article 230 : Le contrat de transport de marchandises est constaté par une lettre de transport aérien ou un récépissé émis par le transporteur. Le récépissé doit comporter les mentions relatives en particulier à l'identification des parties, à la caractérisation des marchandises notamment quant à leur poids, quantité et qualité, au lieu d'embarquement et de débarquement.

Article 231 : Le transporteur aérien est responsable de tout dommage résultant d'avaries, de perte partielle ou totale, ou de retard sauf cas de force majeure, de vice propre de la marchandise ou de faute de la victime.

Article 232 : Si les parties ont convenu d'un délai de livraison, le transporteur reste responsable de tout retard. Si, au contraire, aucun délai n'a été fixé et si la livraison n'a pas été faite dans un temps raisonnable, la responsabilité du transporteur ne pourra être engagée que si ce retard a causé un préjudice à l'expéditeur ou au destinataire.

Article 233 : Le jet de marchandises indispensable au salut de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte de marchandises, sauf s'il est établi que la faute du transporteur est à l'origine de la situation dans laquelle se trouve ledit aéronef.

Article 234 : L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du lieu d'embarquement ou de débarquement des marchandises soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège social de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu.

Article 235 : Toute action en responsabilité relative au contrat de transport de marchandises est prescrite si elle n'a été intentée dans un délai de deux ans à compter du jour où l'aéronef est arrivée ou aurait dû arriver à destination.

Article 236 : La responsabilité du transporteur aérien est limitée à un montant fixé par décret.

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

Article 237 : La fraude consiste pour le transporteur à dissimuler ou tenter de dissimuler les avaries, manquants ou retards, ou à, par tout autre moyen, empêcher ou tenter d'empêcher le réceptionnaire de formuler ses protestations dans les délais requis. La victime, empêchée par un cas de force majeure de formuler ses protestations, pourra toujours agir en responsabilité.

Article 238 : Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et à son acceptation téméraire sans raison valable.

Article 239 : En cas de transports successifs, le dernier transporteur répond de tout dommage survenu et de toute faute commise pendant le transport sauf recours contre le transporteur responsable du dommage qui pourra être appelé en garantie.

Article 240 : L'expéditeur et le destinataire sont responsables chacun en ce qui le concerne de leurs fautes personnelles.

### Chapitre 2 - Du contrat de transport de personnes

Article 241 : les dispositions de l'article 229 du présent code sont applicables au transport de personnes.

Article 242 : Le contrat de transport des passagers doit être constaté par la délivrance d'un billet. Le transporteur est tenu de remettre aux autorités compétentes un formulaire de trafic ou, à défaut, un manifeste de passagers.

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

Article 243 : Pour le régime de responsabilité du transporteur aérien de personnes, les articles 229 à 237 du présent code sont applicables.

Article 244 : En cas de transports successifs, chaque transporteur répond de l'exécution de ses obligations pour son propre parcours.

Article 245 : La personne transportée répond de ses fautes personnelles.

### Chapitre 3 - Des relations entre transporteurs

Article 246 : Le transporteur contractuel désigne le transporteur qui a signé le contrat de transport avec l'expéditeur ou le passager.

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

Article 247 : A l'égard des ayant droits à la marchandise et des passagers, le transporteur de fait répond des dommages survenus pour le transport qu'il a effectué alors que le transporteur contractuel est responsable pour la totalité du transport envisagé.

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

Article 248 : Dans leurs relations réciproques, transporteur contractuel et transporteur de fait sont régis par les dispositions de leur contrat.

### TITRE III. - DE L'AFFRETEMENT ET DE LA LOCATION D'AERONEFS

#### Chapitre premier - Des dispositions communes

#### SECTION PREMIERE. - DES OBLIGATIONS LEGALES

Article 249 : Le fréteur ou le propriétaire de l'aéronef frété ou loué à un tiers reste tenu aux obligations légales et est solidairement responsable avec l'affréteur ou le locataire de leur violation. Toutefois, si le contrat d'affrètement ou de location est inscrit au registre d'immatriculation et si l'affréteur ou le locataire remplit les conditions requises pour la propriété d'un aéronef sénégalais, celui-ci est seul tenu en qualité d'exploitant des obligations légales et seul responsable en cas de violation de ces obligations. Article 250 : L'affrètement et la location d'aéronefs sont soumis aux obligations légales édictées dans le cadre de l'Union Economique Monétaire Ouest Africaine notamment celles relatives à la licence de transporteur aérien.

Article 251 : Si affréteur et locataire effectuent des opérations de transport avec l'appareil affrété ou loué, ils seront soumis alors aux règles relatives au contrat de transport dans leurs rapports avec les passagers ou expéditeurs de marchandises.

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

Article 252 : Lorsque l'affréteur ou le locataire n'a pas la même nationalité que le fréteur ou le bailleur, le transfert de certaines fonctions ou obligations se fera conformément aux dispositions de l'article 83 bis de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

#### SECTION II. - DES SANCTIONS PENALES

Article 253 : Les dispositions prévues aux articles 227 et 228 du présent code sont applicables en matière d'affrètement et de location d'aéronefs.

#### Chapitre 2 : Des dispositions particulières

#### SECTION PREMIERE. - DE L'AFFRETEMENT D'AERONEFS

Article 254 : L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle une personne appelée fréteur met à la disposition d'une autre personne appelée affréteur un aéronef avec équipage moyennant rémunération.

Article 255 : 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.

#### SECTION II. - DE LA LOCATION D'AERONEFS

## Code de l'aviation civile

---

Article 256 : La location d'aéronefs est l'opération par laquelle une personne appelée bailleur met à la disposition d'une autre personne appelée preneur ou locataire un aéronef sans équipage moyennant rémunération. La location pourra également se faire sous forme de crédit-bail.-

Article 257 : Les modalités d'application des dispositions du présent Code sont fixées par décret.

Article 258 : Est abrogée la loi n° 87-02 du 21 janvier 1987 portant Code de l'Aviation civile.

Fait à Dakar, le 24 Décembre 2002

Abdoulaye WADE.

Par le Président de la République :

Le Premier Ministre

Idrissa SECK.