

DECRET N° 94-42 du 04 Mars 1994

Portant transmission à l'Assemblée Nationale pour adoption du Projet de Loi portant Code de l'Aviation Civile de la République du Bénin.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,
CHEF DE L'ETAT,
CHEF DU GOUVERNEMENT,

- VU la Loi N° 90-032 du 11 Décembre 1990 portant Constitution de la République du Bénin ;
- VU la Décision N° 91-042/HCR/PT du 30 Mars 1991 portant proclamation des résultats définitifs du deuxième tour des élections présidentielles du 24 Mars 1991 ;
- VU le Décret N° 92-18 du 03 Février 1992 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Travaux Publics et des Transports ;
- VU le Décret N° 93-199 du 08 Septembre 1993 portant composition du Gouvernement ;

SUR Rapport du Ministre des Travaux Publics et des Transports ;

LE Conseil des Ministres entendu en sa séance du 16 Février 1994,

D E C R E T E .

Le Projet de Loi portant Code de l'Aviation Civile en République du Bénin sera présenté à l'Assemblée Nationale par le Ministre des Travaux Publics et des Transports et le Ministre chargé des Relations avec le Parlement, Porte-Parole du Gouvernement qui sont chargés d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

EXPOSE DES MOTIFS

Monsieur le Président de l'Assemblée Nationale
Mesdames et Messieurs les Députés,

L'Aviation Civile au Bénin est régie à ce jour par l'Ordonnance N° 26/GPRP/MTP du 27 Décembre 1963 portant Code de l'Aviation Civile et Commerciale.

Cette matière qui organise les conditions de circulation des aéronefs au Bénin, les conditions techniques d'exploitation de ces aéronefs, les aéroports et les aérodromes, la vie du personnel navigant et le travail aérien, etc... est très délicate et très évolutive. On comprend que, dans ces conditions, le texte de 1963 soit aujourd'hui tout à fait dépassé.

.../...

C'est pourquoi, dans le cadre du Projet "BEN 83/002 - Développement de l'Aviation Civile", le Gouvernement propose l'actualisation du Code devenu désuet. Ce projet a été rédigé avec la coopération de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et du Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD). Ainsi les cadres nationaux assistés par des experts étrangers ont élaboré le projet de Loi portant Code de l'Aviation Civile de la République du Bénin.

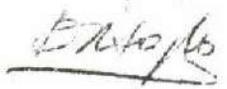
Le texte comble le vide et l'évolution juridiques qui caractérisent l'Aviation Civile dans notre pays dans plusieurs domaines tels que : le statut des Aéronefs, circulation des aéronefs, aéroports et aérodromes, personnels navigants, transport et travail aérien etc...

Par ailleurs, il convient de noter que la rédaction du présent projet de Code a tenu compte du Droit International public et privé en vigueur et du Droit interne aussi bien du Droit public, constitutionnel, fiscal et administratif que du Droit commercial, civil et pénal.

Compte tenu de ce qui précède, Nous avons l'honneur, Mesdames et Messieurs les Députés de soumettre le présent projet de Loi à l'approbation de votre Haute Institution, en vue de son adoption.

Fait à COTONOU, le 04 Mars 1994

par le Président de la République,
Chef de l'Etat, Chef du Gouvernement,



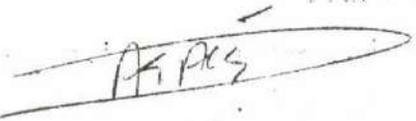
Nicéphore SOGLO.-

Le Ministre d'Etat,



Désiré VIEYRA

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports,



Lazare KPATOUKPA

Le Ministre Chargé des
Relations avec le Parlement,
Porte-Parole du Gouvernement,



Théodore HOLO

Ampliations : PR 6 AN 70 CS 2 CC 2 MTPT 4 MRP 4 JO 1.-

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

PROJET DE LOI

PORTANT CODE DE

L'AVIATION CIVILE



REPUBLIQUE DU BENIN

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

**PROJET DE LOI PORTANT CODE
DE L'AVIATION CIVILE**

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE	: AERONEF.....	4
TITRE PREMIER	: STATUT DES AERONEFS.....	6
TITRE DEUXIEME	: CIRCULATION DES AERONEFS.....	15
DEUXIEME PARTIE	: AEROPORTS ET AERODROMES.....	38
TITRE PREMIER	: STATUT DES AEROPORTS ET AERODROMES	40
TITRE DEUXIEME	: L'EXPLOITATION DES AEROPORTS ET AERODROMES.....	50
TROISIEME PARTIE	: LE PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL.....	63
TITRE PREMIER	: STATUT DU PERSONNEL NAVIGANT.....	65
TITRE DEUXIEME	: LES FONCTIONS ET RESPONSABILITES DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL.....	78
QUATRIEME PARTIE	: TRANSPORT ET TRAVAIL AERIEN.....	92
TITRE PREMIER	: LES EXPLOITANTS ET LES AERONEFS.....	96
TITRE DEUXIEME	: LE REGIME JURIDIQUE DU TRANSPORT AERIEN.....	108

ANNEXES

1 - LISTE DES SIGLES D'USAGE COURANT DANS LE VOCABULAIRE DE L'AVIATION CIVILE.....	124
2 - NOTE DE PRESENTATION.....	125
3 - TABLE DES MATIERES.....	126
4 - INDEX ANALYTIQUE.....	128

LOI N°..... portant code de l'Aviation Civile de la République du Bénin.

L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté en sa séance du

.....
.....
.....
.....

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

PREMIERE PARTIE

AERONEF

TITRE 1

STATUT DES AERONEFS

Article 110

Le statut des aéronefs est régi par les dispositions du présent code établies conformément aux conventions internationales en vigueur dans la République du Bénin.

CHAPITRE 1

DEFINITIONS

Article 111

1 - L'aéronef est un aérostat ou un aérodyne, entraîné ou non par un organe moteur, 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.

2 - L'aérostat est un aéronef dont la sustentation en vol est principalement due à sa flottabilité dans l'atmosphère.

3 - L'aérodyne est un aéronef dont la sustentation en vol est principalement due à des forces aérodynamiques

4 - Le terme «aéronef» doit être entendu comme comprenant tous les éléments formant sa structure, cellule, moteur, hélice, train d'atterrissage, tous les appareils de radio et équipements nécessaires à son exploitation en vol ainsi que les pièces de rechange qu'elles fassent corps avec lui ou qu'elles en soient momentanément séparées.

Article 111-1

1 - Les dispositions du présent code s'appliquent aux aéronefs civils. Elles en s'appliquent pas aux aéronefs d'Etat à l'exception de celles relatives à la responsabilité à l'égard des tiers et à la circulation aérienne générale.

2 - Aux fins du présent code sont considérés comme aéronefs d'Etat les aéronefs affectés, de manière permanente ou temporaire, à des services militaires, de douane ou de police.

CHAPITRE 2

REGIME JURIDIQUE DE L'AERONEF

Article 112

1 - Un aéronef ne peut circuler dans l'espace de la République du Bénin que s'il est **immatriculé**.

2 - Un aéronef immatriculé au Bénin possède la nationalité béninoise attestée par un **certificat d'immatriculation**.

3 - Un aéronef ne peut être immatriculé simultanément au Bénin et dans un autre Etat.

4 - L'immatriculation d'un aéronef peut être transférée du Bénin à un autre Etat ou d'un autre Etat au Bénin dans les conditions prévues à l'article 112-10.

5 - Les aéronefs sont des **biens meubles** soumis aux règles spéciales énoncées dans le présent code et conformes aux conventions internationales en vigueur au Bénin.

Article 112-1

1 - Les aéronefs appartenant au Bénin à des personnes physiques ou morales possédant la nationalité béninoise doivent être immatriculés au Bénin.

2 - Après autorisation de l'autorité chargée de l'Aviation Civile les aéronefs ayant leur **aéroport d'attache** au Bénin et appartenant à des personnes physiques ou morales étrangères établies au Bénin pourront être immatriculés au Bénin.

3 - Un aéronef immatriculé au Bénin **perd la nationalité** béninoise si son ou ses propriétaires le font immatriculer dans un autre Etat.

4 - Un aéronef immatriculé au Bénin et devenu **pirate** conserve la nationalité béninoise. Il en est de même lorsqu'un aéronef immatriculé au Bénin se livre, où que ce soit, à des **activités illicites** ou lorsqu'il est soustrait par la force à son exploitant légitime ou aux préposés de cet exploitant.

5 - La République du Bénin fournit à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ou à tout Etat membre de l'O.A.C.I., à leur demande, les renseignements relatifs aux aéronefs immatriculés au Bénin.

Article 112-2

1 - La loi territoriale applicable à bord d'un aéronef en vol et immatriculé au Bénin est la loi béninoise à moins qu'il n'en soit disposé autrement par les conventions internationales en vigueur au Bénin. Le vol est entendu «**bloc à bloc**».

2 - Les tribunaux béninois sont compétents en cas :

- de crime ou délit commis à bord ou à l'encontre d'un aéronef étranger lorsque l'auteur ou la victime est de nationalité béninoise ou lorsque l'aéronef atterrit au Bénin après le crime ou le délit ;

- de crime ou délit commis hors du territoire béninois à l'encontre d'un aéronef immatriculé au Bénin ;

- de détournement d'un aéronef ou d'actes de violences lorsque leurs auteurs ou leurs complices se trouvent au Bénin ;

- d'infraction commise à l'encontre d'un aéronef étranger lorsque leurs auteurs ou leurs complices se trouvent au Bénin.

Article 112-3

1 - un registre d'immatriculation des aéronefs est ouvert et tenu à jour sous la responsabilité de l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

2 - Le registre d'immatriculation comporte un registre de dépôt pour l'enregistrement et le classement des pièces produites et un registre destiné à recevoir les inscriptions légales et réglementaires.

3 - Les inscriptions portées au registre d'immatriculation font foi et valent titre.

4 - Le registre d'immatriculation est public. Toute personne peut en obtenir des copies ou extraits certifiés conformes en acquittant les redevances prévues à cet effet.

Article 112-4

1 - Pour produire effet à l'égard des tiers, conformément à la réglementation en vigueur, doivent donner lieu à inscription sur le registre d'immatriculation les actes suivants concernant les aéronefs :

- immatriculation et radiation d'immatriculation
- mutation de propriété ;
- modification des caractéristiques initiales
- location et affrètement ;

- leasing et crédit-bail ;
- constitution et mainlevée d'hypothèque et autres droits réels ;
- saisie de mainlevée.

2 - Ces inscriptions sont effectuées à la demande des créanciers ou propriétaires de l'aéronef.

3 - Ces inscriptions donnent lieu à la perception des droits prévus par la réglementation en vigueur.

Article 112-5

Les inscriptions sur le registre d'immatriculation doivent mentionner :

- La date d'immatriculation ;
- Les marques de nationalité et d'immatriculation ;
- Le numéro d'inscription ;
- Les caractéristiques de l'aéronef telles que le nom et l'adresse du constructeur, la catégorie de l'aéronef, le type, la série et le numéro dans la série ;
- Les noms, prénoms, nationalités, adresses, profession du ou des propriétaires, personnes physiques ou morales ;
- L'aéroport ou l'aérodrome d'attache de l'aéronef ;
- Le type et les numéros du ou des moteurs ;
- L'usage auquel l'aéronef est destiné.

Article 112-6

1 - L'immatriculation est effectuée à la demande écrite du ou des propriétaires adressée au service compétent de la Direction de l'Aviation Civile dans les délais et formes prévus.

2 - La demande d'immatriculation donne lieu à la production des pièces suivantes :

- acte établissant le titre de propriété ;
- document établissant la nationalité béninoise du ou des propriétaires ou, si le ou les propriétaires sont étrangers, une attestation de domicile au Bénin et une déclaration indiquant l'aéroport ou l'aérodrome d'attache au Bénin ;
- déclaration sur l'honneur attestant que l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre Etat ou un **certificat de radiation**;

- documents établissant les **caractéristiques** de l'aéronef;
- copie certifiée conforme du **certificat de navigabilité** en cours de validité ;
- documents justifiant l'accomplissement des **formalités douanières et fiscales** lorsque l'aéronef n'en est pas exempté ;
- attestation d'assurance couvrant les dommages aux **tiers**, en vol et à la surface et aux passagers et/ou le **fret** transportés;
- le cas échéant, un exemplaire des statuts de la société propriétaire.

Article 112-7

1 - La Direction de l'Aviation Civile affecte aux aéronefs inscrits sur le registre d'immatriculation des marques de nationalité et d'immatriculation.

2 - L'aéronef inscrit doit, sous peine des sanctions prévues aux articles 121-23 et 24 ci-dessous, **porter les marques** qui lui ont été attribuées.

3 - La **marque de nationalité** est représentée par les lettres T.Y.

4 - La **marque d'immatriculation**, séparée de la précédente par un tiret, est constituée de trois lettres.

5 - L'emplacement des marques, leurs dimensions et les caractères à utiliser sont fixés par l'autorité chargée de l'Aviation Civile, pour chaque catégorie **d'aérostat ou d'aérodrome**.

Article 112-8

1 - L'inscription au registre d'immatriculation fixe **l'identité de l'aéronef**, attestée par la **plaque d'identité et le certificat d'immatriculation**.

2 - La plaque d'identité, faite de toute matière à l'épreuve du feu, comporte au moins les marques de nationalité et d'immatriculation ainsi que les autres inscriptions décidées par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

3 - Le certificat d'immatriculation est délivré au propriétaire par le service compétent de l'Aviation Civile et reproduit les mentions prévues à l'article 112-5 ci-dessus.

4 - L'établissement du certificat d'immatriculation et les copies des documents et pièces prévues à l'article 112-6 donnent lieu au paiement des **redevances** fixées par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

Article 112-9

1 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile peut décider d'affecter des **marques provisoires** aux aéronefs en instance d'inscription au registre d'immatriculation pendant un délai maximum de six mois. Dans ce cas les aéronefs concernés pourront effectuer des vols avec des laissez-passer provisoires indiquant les conditions exceptionnelles de leur utilisation.

2 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile peut, selon des modalités qu'il lui appartient de définir, **suspendre l'immatriculation** d'un aéronef qui n'est grevé d'aucune hypothèque ou autre privilège et qui en exécution d'un accord international, doit être **temporairement immatriculé** dans un autre Etat.

Article 112-10

1 - Un aéronef peut être **radié** du registre d'immatriculation. La radiation donne lieu à la délivrance d'un **certificat de radiation**.

2 - La radiation, subordonnée à la mainlevée des droits inscrits conformément à l'article 112-4 est effectuée :

Soit à la demande écrite du ou des propriétaires, soit **d'office** par l'autorité chargée de l'Aviation Civile dans les cas de **disparition** de l'aéronef ou de détérioration le mettant définitivement hors d'état de navigabilité ou lorsque le ou les propriétaires ne remplissent pas les conditions énoncées aux articles 112-6 et 7.

3 - Un aéronef immatriculé dans un autre Etat ne peut être inscrit sur le registre béninois que sur justification de la radiation de son inscription.

Article 112-11

1 - L'inscription au registre d'immatriculation des actes ou des jugements relatifs à la constitution de droits réels autres que l'hypothèque et aux **mutations de propriété** est effectuée à la demande écrite des intéressés dans les formes prévues par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

2 - La demande doit indiquer la date et la nature du titre en vertu duquel l'inscription est requise ainsi que les mentions prévues à l'article 112-5.

3 - En cas de **cession de propriété** de l'aéronef, constatée par écrit, l'ancien propriétaire doit renvoyer le certificat d'immatriculation au service compétent dont il reçoit le récépissé. Le ou les nouveaux propriétaires disposent d'un délai de trois mois à dater de la cession pour procéder à la demande visée au chapitre 1.

Article 112-12

1 - Toute **modification apportée aux caractéristiques** d'un aéronef inscrit sur le registre d'immatriculation et mentionnée sur le certificat de navigabilité doit être notifiée au service compétent de l'Aviation Civile qui l'inscrit sur le registre, annule l'ancien certificat d'immatriculation et en établit un nouveau.

Article 112-13

1 - Le **contrat de location ou d'affrètement** d'un aéronef est inscrit au registre d'immatriculation à la demande écrite du ou des propriétaires. La demande doit mentionner les nom, prénom, nationalité, adresse du preneur ou de l'affréteur, la date du contrat et sa durée, les caractéristiques de l'aéronef et l'aérodrome ou **aéroport d'attache**.

2 - Cette inscription est obligatoire lorsque les contrats de location ou d'affrètement sont conclus pour une durée supérieure à trente jours.

3 - La **radiation** de cette inscription sera demandée dans les conditions prévues à l'article 112-10.

Article 112-14

1 - Un aéronef ne peut être **hypothéqué**, à peine de nullité, que par convention écrite des parties. Il en est de même pour les pièces de rechange inventoriées et individualisées.

2 - L'hypothèque, constituée par acte authentique ou sous seing-privé, peut grever tout ou partie individualisée de la flotte appartenant à un même **propriétaire**.

3 - L'inscription d'une hypothèque sur le registre d'immatriculation cesse de produire effet à l'expiration d'un délai de dix ans faute d'avoir été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

4 - Toute modification ou **radiation** de l'hypothèque résultant d'une convention écrite des parties ou d'un jugement ayant autorité de chose jugée doit être inscrite sur le registre d'immatriculation.

5 - Sont seules privilégiées, par préférence aux hypothèques, les créances sur aéronef ou sur indemnités d'assurance concernant dans l'ordre énoncé :

- les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution du prix ;

- les rémunérations dues pour le sauvetage de l'aéronef ;

- les frais indispensables engagés pour sa conservation ;

- les rémunérations du personnel navigant ;
- les redevances aéronautiques.

Article 112-15

1 - L'inscription sur le registre d'immatriculation d'une hypothèque sur aéronef est effectuée à la demande du créancier.

2 - La demande écrite, accompagnée de l'original du traité constitutif de l'hypothèque, indique :

- les noms, prénoms, professions, domiciles et nationalités du créancier et du débiteur ;
- la date et la nature du titre ;
- les clauses relatives aux intérêts et modalités de remboursement ;
- les caractéristiques et les marques de l'aéronef ;
- le domicile élu par le créancier.

3 - Un certificat d'inscription de l'hypothèque est délivré. L'état des inscriptions effectuées peut être communiqué à tous ceux qui le demandent et acquittent les droits.

Article 112-16

1 - Après avis de l'autorité chargée de l'Aviation Civile, il ne peut être procédé à la saisie d'un aéronef que si notification d'un commandement de payer a été faite à la personne du **propriétaire** ou à son domicile déclaré et avec l'autorisation du juge du lieu où l'aéronef a atterri.

2 - A la demande de l'autorité chargée de l'Aviation Civile, l'autorité publique peut ordonner la **rétenion** de tout aéronef qui ne remplit pas les conditions prévues pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote, commandant de bord a commis une **infraction** aux règles de la navigation aérienne justifiant une telle sanction ou lorsque l'aéronef a causé un **dommage à la surface**.

3 - Le juge doit donner **mainlevée de la saisie** si le ou les propriétaires de l'aéronef offrent de déposer un cautionnement égal au montant de la créance ou, en cas de contestation de ce montant, égal à celui qu'il aura lui-même fixé.

4 - Au cas de saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la **Convention de Genève du 19 juin 1948**, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints grâce au prix de la vente ou s'ils ne sont pris en charge par l'acquéreur.

5 - En cas de saisie le **procès-verbal** de saisie doit donner lieu à inscription sur le registre d'immatriculation dans le délai prévu par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

6 - Les aéronefs immatriculés au Bénin et, sous réserve de réciprocité, les aéronefs étrangers entrés régulièrement au

Bénin, affectés à des transports publics internationaux sont exempts de saisie.

7 - Les procédures de **vente forcée** d'un aéronef sont déterminées par la loi conformément à l'article 7 de la convention de Genève du 19 juin 1948.

8 - La vente forcée effectuée selon ces procédures transfère la propriété de l'aéronef libre de tous droits non repris par l'acquéreur.

Article 112-17

Hormis le cas de vente forcée aucun **transfert d'immatriculation** ne peut être effectué sans **mainlevée** préalable des droits inscrits ou sans le consentement de leurs titulaires.

Article 112-18

La liste des prestations administratives des services de l'Aviation Civile donnant lieu au paiement de **droit et redevances** est établie par arrêté conjoint des ministres chargés de l'Aviation Civile et des Finances pris pour l'exécution de la réglementation en vigueur.

TITRE 2

CIRCULATION DES AERONEFS

Article 120

1 - La République du Bénin a la **souveraineté** complète et exclusive sur l'**espace aérien** au-dessus de son territoire, territoire terrestre et eaux territoriales. Sous réserve des dispositions de l'article 121-14 les aéronefs immatriculés au Bénin peuvent circuler librement au-dessus du territoire de la République en se conformant aux règles de l'air.

2 - Les aéronefs immatriculés dans un autre Etat ont, sous réserve de réciprocité et en suivant la route qui pourra être désignée, le droit de traverser l'espace aérien du Bénin sans y atterrie et le droit d'atterrir pour des raisons non commerciales sur les aéroports désignés.

3 - Tout aéronef survolant le territoire béninois ou y manoeuvrant doit se conformer aux lois et règlements en rigueur et notamment, à ceux qui concernent l'entrée ou la sortie du territoire, la prévention de la propagation des maladies, ou le paiement des **redevances aéronautiques**.

4 - Aucun **aéronef d'Etat** immatriculé dans un autre Etat ne peut survoler le territoire de la République du Bénin si ce n'est en vertu d'une autorisation spéciale de l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

5 - Pour assurer le respect de sa souveraineté sur son espace aérien la République du Bénin en cas d'**interception** s'abstient de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol.

CHAPITRE 1

REGLES DE LA CIRCULATION AERIENNE

Article 121

1 - La circulation aérienne comprend :

- la circulation aérienne générale constituée, sous le contrôle de l'autorité chargée de l'Aviation Civile, des mouvements des aéronefs civils et des aéronefs d'Etat lorsque ces derniers empruntent l'espace aérien réservé aux aéronefs civils;

- la circulation opérationnelle militaire, placée sous le contrôle de l'autorité chargée de la Défense Nationale, dont la réglementation s'efforce de ne pas gêner sans nécessité la circulation aérienne générale ;

- les essais et réceptions pour la mise au point ou le contrôle des aéronefs.

2 - Les aéronefs civils participant à la circulation aérienne générale exercent des activités soit de transport public aérien, soit de travail aérien, soit de service privé aérien. Ces activités sont définies aux articles 200-3 et 400-4 du présent code.

3 - La réglementation nationale est destinée à faciliter et accélérer autant que possible la circulation aérienne générale conformément aux normes et procédures internationales.

4 - Avec l'autorisation des services de l'Aviation Civile les dirigeables pourront exercer simultanément des activités de transport et de travail aérien.

Article 121-1

1 - Un aéronef ne peut être utilisé pour la circulation aérienne générale que s'il est muni de documents de bord.

2 - Dans tous les cas les documents de bord exigés sont les suivants :

- certificat d'immatriculation ;
- plaque d'identité ;
- certificat de navigabilité ou laissez-passer en état de validité ;
- fiches d'entretien ;
- certificat individuel de limitation de nuisances et

émission avec indication du type et des numéros des moteurs ;

- **manuel d'exploitation**
- **licences** en état de validité du personnel navigant ;
- **carnet de route** ;
- **plan de vol.**

3 - Ces documents de bord doivent être complétés, le cas échéant, par :

- **la licence de la station de bord**
- **la liste nominative des passagers** et des lieux d'embarquement et de débarquement ;
- **les lettres de transport aérien et le manifeste.**

Article 121-2

1 - L'aptitude au vol et à la circulation d'un aéronef en exploitation doit être établie par la présence à bord d'un **certificat de navigabilité** ou d'un **laissez-passer** en état de validité délivré par l'Etat d'immatriculation.

2 - Le **certificat de type**, délivré par l'autorité chargée de l'Aviation Civile, permet d'attribuer les **certificats de navigabilité individuels**.

3 - Le **certificat de navigabilité normal (C.D.N)** permet la circulation de l'aéronef au-dessus des territoires du Bénin et des Etats parties à la **Convention de Chicago** du 7 décembre 1944. Ce certificat de navigabilité normal comporte les mentions suivantes :

- **marque de nationalité et d'immatriculation** ;
- **nom du constructeur et désignation de l'aéronef** ;
- **numéro de série et catégorie de l'aéronef** ;
- **date de délivrance et signature se référant à la Convention de Chicago et au présent code** ;
- **date d'expiration** ;
- **visas périodiques ou attestation de vérification permanente d'entretien** ;
- **limites d'emploi.**

4 - Les mentions du C.D.N. s'imposent à tout exploitant de l'aéronef.

5 - Un **certificat de navigabilité spécial (C.D.N.S)** peut être délivré, avec les restrictions appropriées, par l'autorité chargée de l'Aviation Civile à un aéronef qui, sans être intégralement conforme aux règlements en vigueur, satisfait à des conditions de sécurité d'un niveau au moins équivalent aux normes minimales de navigabilité applicables au Bénin.

6 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile peut délivrer un **laissez-passer** provisoire à un aéronef en indiquant les restrictions imposées à son utilisation notamment dans l'intérêt de la sécurité des tiers.

7 - Le certificat de navigabilité spécial et le laissez-passer provisoire ne peuvent pas être délivrés aux aéronefs de transport public aérien qui ne sont pas immatriculés.

Article 121-3

1 - Les **certificats de navigabilité et les laissez-passer** des aéronefs immatriculés ou construits au Bénin sont délivrés et renouvelés après contrôle de leur navigabilité par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

2 - Le **contrôle de navigabilité** donne lieu à un rapport circonstancié établi par l'organisme spécialement agréé par l'autorité chargée de l'Aviation Civile. Ce contrôle est effectué sur la base des normes de navigabilité applicables au Bénin pour chaque type d'aéronef.

3 - Le certificat de navigabilité est complété par les documents, établis ou approuvés par l'organisme agréé de contrôle, précisant les caractéristiques et les **limites d'utilisation** des aéronefs et donnant tous renseignements utiles.

4 - La nature, l'importance, la fréquence et les conditions des contrôles de navigabilité sont déterminées par l'autorité chargée de l'Aviation Civile pour chaque catégorie et type d'aéronef conformément aux règles de sécurité, nationales et internationales.

5 - Les certificats de navigabilité et les laissez-passer sont délivrés et renouvelés à la demande et aux frais du constructeur, du propriétaire ou de l'utilisateur de l'aéronef dans les conditions fixées par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

Article 121-4

1 - La République du Bénin reconnaît la validité des certificats de navigabilité délivrés par les Etats parties à la **Convention de Chicago** dans des conditions au moins équivalentes aux normes minimales établies par l'O.A.C.I.

2 - Après sa délivrance ou son renouvellement un certificat de navigabilité ne demeure en **état de validité**, attesté par la lettre "V", que si l'aéronef, utilisé et entretenu dans les conditions normales prévues, n'a fait l'objet d'aucune modification non approuvée.

3 - La durée de validité des certificats de navigabilité et des laissez-passer provisoires est fixée par l'autorité chargée de l'Aviation Civile pour chaque type d'aéronef.

4 - Les certificats de navigabilité et les laissez-passer font l'objet d'un **retrait** lorsque l'aéronef pour lequel ils

avaient été délivrés est détruit, définitivement inutilisable ou radié du registre d'immatriculation.

5 - La suspension des certificats de navigabilité et laissez-passer, attestée par la lettre "R", est prononcée lorsque:

- l'organisme agréé pour le contrôle de navigabilité estime que l'aéronef satisfait plus aux règlements ou qu'il ne répond plus aux conditions de l'aptitude au vol ;

- l'aéronef a été employé dans des conditions non conformes à celles indiquées par le certificat de navigabilité ;

- l'un des éléments de l'aéronef intéressant la sécurité a subi une **avarie grave** ;

- l'aéronef a fait l'objet d'une modification non approuvée ou n'a pas fait l'objet d'une modification obligatoire ;

- l'aéronef n'est pas entretenu de manière conforme au **manuel d'entretien**, au programme d'entretien ou aux consignes de navigabilité ;

- l'aéronef n'est pas muni des documents de **bord** obligatoires **prévus** à l'article 121-1.

Article 121-5

Si la **construction d'un aéronef** est entreprise au Bénin le constructeur doit en aviser les services de l'Aviation Civile et leur fournir tous documents, plans et dessins jugés nécessaires. Il doit effectuer les essais exigés et faire procéder aux contrôles prévus à peine de **refus** du certificat de navigabilité.

Article 121-6

L'autorité chargée de l'Aviation Civile pourra décider la **rétenion** des aéronefs dont les certificats de navigabilité ne pourront être produits ou dont les **marques** ne correspondront pas à celles des certificats de navigabilité ou d'immatriculation.

Article 121-7

1 - Lorsqu'un aéronef immatriculé au Bénin subit une **avarie** il fait l'objet d'un contrôle pour vérification de son aptitude au vol conformément à la réglementation en vigueur.

2 - Lorsqu'un aéronef immatriculé dans un autre Etat subit sur le territoire du Bénin une avarie de nature à compromettre sa sécurité de vol, cet aéronef peut être interdit de vol. Cette **interdiction de vol**, prononcée par les services compétents de l'Aviation Civile, est immédiatement signifiée au **commandant de bord**, à l'exploitant et aux services de l'Etat d'immatriculation.

3 - Si la remise en état de l'aéronef ne peut être effectuée au Bénin et si la nature de l'avarie le permet, les services de

l'Aviation Civile peuvent autoriser le convoyage de l'appareil au lieu de réparation en prenant toutes mesures utiles pour la sécurité.

Article 121-8

1 - Tout aéronef immatriculé au Bénin ne peut être mis en exploitation qu'après le dépôt d'un **manuel d'entretien** auprès des services compétents de l'Aviation Civile qui l'approuvent dans les conditions fixées par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

2 - Le manuel d'entretien, constamment tenu à jour, doit indiquer :

- les procédures et méthodes d'entretien ;
- les fréquences des opérations de contrôle, révision ou inspection ;
- les diverses fonctions incombant aux personnels chargés de l'entretien ;
- les personnels d'inspection habilités à établir et à signer les fiches entretien.

3 - Tout exploitant d'un aéronef doit assurer la tenue **d'états d'entretien** mentionnant : le temps total de service, les dates des dernières opérations d'entretien, révision et inspection de l'aéronef et de ceux de ses équipements dont la durée d'utilisation est liée au temps de service.

Article 121-9

1 - A l'exception des opérations en ligne prévues par le manuel d'entretien, tout travail d'entretien, de révision ou de réparation sur un aéronef doit être effectué dans un **atelier agréé** par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

2 - Tout exploitant doit s'assurer la collaboration d'un **service d'entretien qualifié** et disposant des installations et équipements nécessaires au maintien en état de navigabilité des aéronefs qu'il utilise selon un programme approuvé par les services compétents de l'Aviation Civile.

3 - **L'agrément d'un atelier** permet de vérifier, conformément à la réglementation nationale et aux indications du **manuel d'entretien**, l'organisation et la compétence des personnels et le système de contrôle des travaux effectués.

La décision d'agrément précise : la durée de l'agrément, les opérations autorisées et les types d'aéronefs concernés.

4 - La décision d'agrément peut être reconduite sur demande et présentation du dossier. Elle peut être retirée, sans préavis, si l'une des conditions de l'agrément cesse d'être respectée.

Elle doit être retirée si la qualité des opérations effectuées compromet la sécurité de l'aéronef selon l'avis des services compétents de l'Aviation Civile.

Article 121-10

1 - A l'occasion des opérations de contrôle de navigabilité d'un aéronef **le propriétaire** ou l'exploitant est seul responsable des dommages de toute nature susceptibles d'être causés, à l'exception de ceux subis par les agents de l'Aviation Civile participant à ces opérations.

2 - En raison des contrôles et vérifications effectués par ses agents en application de la réglementation en vigueur, **l'Etat n'est pas responsable** des dommages résultant de la construction, de l'entretien, des réparation ou modifications des défauts des matériaux utilisés, même dans le cas où l'organisme agréé de contrôle n'a élevé aucune objection.

Article 121-11

1 - L'exploitant d'un aéronef établit un **carnet de route** comportant **les marques** de l'aéronef, le nom du **constructeur**, les noms, nationalité et domicile du **propriétaire** et l'aérodrome ou **aéroport d'attache** de l'aéronef.

2 - Le carnet de route indique en outre pour chaque vol, sous la responsabilité et la signature du **commandant de bord** :

- la nature et la date du vol ;
- les noms et les fonctions des membres de l'équipage ;
- les lieux et heures de départ, des escales et de l'arrivée ;
- les incidents qui ont pu se produire au cours du vol ;
- les observations du commandant de bord ;
- le cas échéant, les visas des autorités aéronautiques, des douanes ou d'immigration.

3 - Le carnet de route peut être remplacé par le **procès-verbal de voyage** ou le **journal de bord** établi et archivé par l'exploitant pendant un délai de 6 mois après le vol.

Article 121-12

1 - Tout aéronef qui atterrit est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités béninoises exerçant leur **droit de visite** en évitant de causer un retard déraisonnable.

2 - Tout aéronef circulant dans l'espace aérien du Bénin doit immédiatement se soumettre aux injonctions et sommations qui lui sont transmises par les services de police, des douanes et du contrôle de la navigation aérienne.

3 - Les injonctions et sommations des autorités ne doivent pas compromettre la sécurité de l'aéronef.

Article 121-13

Le droit pour les aéronefs de circuler librement au-dessus du territoire doit être exercé, lors du survol des propriétés privées, sans porter atteinte aux droits des **propriétaires à la surface**.

Article 121-14

1 - Pour des raisons de **nécessité militaire** ou de **sécurité publique**, la République du Bénin peut **restreindre** ou **interdire** aux aéronefs civiles, de manière temporaire ou permanente et sans discrimination, le **survol de certaines zones** de son territoire ou, temporairement dans des circonstances exceptionnelles, le survol de tout son territoire.

2 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile peut également interdire, de manière permanente ou temporaire, le survol de certaines **zones réservées** à l'instruction, à l'entraînement, au vol rasant ou acrobatique ou à des manifestations et spectacles aériens publics.

3 - L'existence et les limites des zones dont le survol est interdit ou restreint donnent lieu à des publications d'informations aéronautiques (A.I.P.) conformément à la réglementation internationale en vigueur au Bénin.

4 - Tout **commandant de bord** d'un aéronef contrevenant aux interdictions ou restrictions de survol doit informer immédiatement les organismes de contrôle ou leur signaler son erreur de navigation, obtempérer aux sommations qui lui sont faites et, le cas échéant, atterrir sur l'aérodrome désigné correspondant au type de l'aéronef.

Article 121-15

1 - Pour le survol des **villes**, des **villages**, des **sites** et **parcs naturels** l'autorité chargée de l'Aviation Civile peut déterminer les hauteurs minimales de survol qu'elle juge appropriées pour chaque catégorie d'aéronefs et doit les publier (A.I.P.).

2 - Le survol des **régions déclarées inhospitalières** ne peut avoir lieu sans **l'autorisation préalable** des services de l'Aviation Civile.

3 - Les régions inhospitalières sont celles où, à la suite d'un atterrissage d'urgence ou accidentel, les occupants d'un aéronef courent un danger du fait des conditions climatiques, du manque de moyens de subsistance ou des délais de secours.

4 - Ces régions sont délimitées par l'autorité chargée de l'Aviation Civile et donnent lieu à publication (A.I.P.).

5 - Tout aéronef survolant ces zones est tenu de se conformer aux conditions fixées par l'autorisation préalable. Le pilote, **commandant de bord**, est responsable du strict respect de ces conditions.

Article 121-16

1 - En cas d'atterrissage sur une **propriété privée** le propriétaire ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'aéronef. Si des dommages ont été causés le propriétaire peut demander à l'autorité juridictionnelle, ou, à défaut, à l'autorité administrative locale la rétention de l'aéronef pendant quarante-huit heures au plus afin que soient constatés les dégâts, apprécié le montant des dommages subis et, en cas d'infraction, fixées les pénalités et amendes encourues.

2 - Depuis un aéronef en vol tout **jet** susceptible de provoquer un dommage quelconque à la surface est interdit. Toutefois l'autorité chargée de l'Aviation Civile peut autoriser en tenant compte des mesures de sécurité nécessaires et des diverses catégories d'aéronefs, certaines opérations de délestage ou de largage.

3 - Depuis un aéronef en vol tout **tir** est interdit sans autorisation spéciale de l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

4 - Aucune activité aérienne, sportive ou commerciale, susceptible de gêner la circulation aérienne générale ne peut avoir lieu sans l'autorisation préalable et expresse de l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

5 - Il en est ainsi, notamment : pour les activités de **parachutisme** et de **vol à voile** ; pour l'utilisation d'**aérodynes à performances limitées** (A.P.L.) ou très légers (U.L.M.) ; pour l'utilisation d'**aérostats** ou de **dirigeables** ; pour les opérations de **remorquage** et de **treuillage** ; pour les baptêmes de l'air.

Article 121-17

1 - Aucun aéronef des catégories définies par l'autorité chargée de l'Aviation Civile conformément à la réglementation internationale en vigueur au Bénin ne peut circuler sans être muni d'un certificat individuel de limitation de **nuisances phoniques** en état de validité. Ce certificat individuel conforme au certificat du type est délivré par les services compétents de l'Aviation Civile ou un organisme agréé par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

2 - Sous réserve de réciprocité la République du Bénin reconnaît la validité des certificats de nuisances phoniques délivrés par un Etat étranger dans des conditions au moins équivalentes aux normes minimales établies par l'O.A.C.I.

3 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile pourra prononcer la **suspension** ou le **retrait** de la certification acoustique d'un aéronef immatriculé au Bénin qui ne répondrait plus aux normes en vigueur.

4 - Les dispositions ci-dessus sont applicables à la **certification-émissions** des aéronefs.

5 - Conformément à l'article 121-1 les documents attestant la certification acoustique et la certification émissions sont inclus dans les documents de bord.

Article 121-18

1 - Tout aéronef assurant un service de transport public de passagers doit être pourvu d'un **système de radiocommunication** adapté aux conditions de son exploitation et aux dispositions établies par l'autorité chargée de l'Aviation Civile selon la réglementation applicable au Bénin.

2 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile peut assujettir tout autre aéronef à la même obligation.

3 - Aucun appareil de **radiophonie, de radiotélégraphie** ou de **téléphonie** ne peut être installé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale des autorités ou des services compétents au Bénin.

4 - Un aéronef immatriculé au Bénin et survolant un autre Etat doit utiliser ses appareils de **radio et télécommunications** conformément à la réglementation de l'Etat survolé et aux procédures internationales.

5 - Les appareils de **radio et télécommunications** permettent d'assurer, en priorité, la sécurité, la sûreté et la régularité de la circulation aérienne.

6 - Les membres d'équipage et personnels navigant technique habilités à utiliser les appareils de radio et télécommunications doivent être titulaires d'une licence spéciale et appropriée délivrée par les services compétents de l'**Etat d'immatriculation**.

7 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile détermine les conditions dans lesquelles les aéronefs immatriculés au Bénin sont équipés, conformément à la réglementation internationale en vigueur, **d'équipements radio de survie et de détresse** et sont dotés du S.S.R. mode S géré par l'O.A.C.I.

Article 121-19

1 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile, peut interdire ou limiter l'usage à bord des aéronefs des **appareils photographiques, cinématographiques, de télédétection** et d'enregistrement de données de toute nature.

2 - Les zones au-dessus desquelles l'usage de ces appareils est prohibé doivent donner lieu à une information portée à la connaissance des **passagers** ou de toute autre personne par les services de l'Aviation Civile, le propriétaire de l'aéronef ou ses préposés à bord.

3 - Les services de police chargés de la sécurité et de la sûreté peuvent procéder au contrôle de ces appareils à bord des aéronefs et dans les zones des aérodromes ou aéroports non accessibles au public.

4 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile peut accorder des **dérogations précaires** aux interdictions et limitations ci-dessus dans le cas où le traitement des images doit être effectué au Bénin.

5 - Les dispositions précédentes ne présument en rien celles qui sont susceptibles d'être établies par les autorités compétentes en ce qui concerne la collecte de données terrestres effectuée au-dessus du Bénin par des satellites spatiaux.

Article 121-20

1 - Le transport par aéronef civil des **explosifs**, des **armes** et des **munitions de guerre** est interdit dans l'espace aérien du Bénin.

2 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile peut exceptionnellement, à la demande écrite des services de la Défense Nationale, et en prenant toutes les mesures nécessaires à la sécurité, autoriser le survol du territoire béninois par un aéronef d'Etat effectuant un tel transport.

3 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile peut limiter ou interdire, conformément à la réglementation internationale en vigueur, le transport de tous objets, matières ou **produits dangereux** susceptibles de compromettre la sécurité des aéronefs.

4 - Le transport des armes et **munitions de service**, de **tir** ou de **chasse** ne peut être effectué à bord d'un aéronef que selon les conditions établies, pour chaque type d'arme, par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

5 - La République du Bénin veille à l'application sur son territoire des conventions internationales réprimant le **trafic illicite des substances psychotropes**, des **produits et animaux protégés**.

Article 121-21

1 - En cas d'**abordage**, lorsque dans l'espace aérien béninois un aéronef en évolution cause un dommage à un autre aéronef en évolution, la responsabilité **des commandants de bord**, des exploitants ou des **services de contrôle de la navigation aérienne** est appréciée selon le droit commun conforme aux conventions en vigueur.

2 - En cas de collision, lorsqu'un aéronef au sol heurte un autre aéronef en stationnement ou tout autre véhicule, animal ou objet en mouvement ou non, la responsabilité du **commandant de bord**, de l'exploitant ou des services de contrôle de la navigation aérienne est appréciée selon le droit commun conforme aux conventions en vigueur.

3 - En cas d'**abordage** ou de collision la responsabilité des dommages causés incombe à l'auteur de la faute déterminé d'après les conclusions de la commission d'enquête technique.

4 - Si le dommage est imputable à un aéronef ou véhicule ou matériel en location, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables.

5 - En cas de gêne causée, de manière préjudiciable, par un aéronef en évolution à un autre aéronef la gêne sera considérée soit comme un abordage si elle a été causée à un autre aéronef en évolution, soit comme une collision si elle a eu pour effet d'empêcher l'autre aéronef de commencer son vol.

6 - Lorsqu'un abordage cause des **dommages à la surface** la responsabilité est appréciée comme il est indiqué à l'article suivant, qu'elle soit ou non partagée.

Article 121-22

1 - A l'égard des personnes et de biens situés à la **surface**, l'exploitant d'un aéronef est, de plein droit, responsable des dommages causés par les évolutions de l'aéronef en vol ou par les objets qui en proviendraient.

2 - Cette **responsabilité objective** est fondée sur le seul lien de cause à effet existant entre l'évolution de l'aéronef et le dommage causé. La victime du dommage n'a pas à en faire la preuve. Cependant l'exploitant peut atténuer ou écarter sa responsabilité en prouvant que la **faute de la victime** a contribué à la production du dommage ou a causé l'intégralité du dommage.

3 - Il n'y pas lieu à réparation si le dommage n'est pas la conséquence du vol de l'aéronef où s'il résulte du **simple passage** de l'aéronef dans l'espace aérien du Bénin effectué dans le respect des règles de la circulation aérienne.

4 - L'exploitant de l'aéronef engage sa responsabilité dans les limites de la loi et des conventions internationales en vigueur au Bénin sauf lorsqu'il est établi que l'exploitant a eu **l'intention délibérée** de provoquer le dommage.

5 - Si le dommage aux tiers à la surface a été causé par un acte ou une **omission délibérée** de l'exploitant avec l'intention de provoquer le dommage, la responsabilité est illimitée. La victime doit faire la preuve de l'acte ou de l'omission délibérée à l'origine du dommage.

6 - L'exploitant n'est pas tenu de réparer le dommage résultant directement d'un **conflit armé** ou de **troubles civils** ou s'il a été privé de l'usage de l'aéronef par un acte de l'autorité publique.

7 - Le propriétaire inscrit au **registre d'immatriculation** est l'exploitant présumé. Cette présomption n'est pas irréfragable.

8 - Lorsque la personne qui était l'exploitant, au moment où le dommage est survenu, n'avait pas le droit exclusif

d'utiliser l'aéronef pour une période de plus de quatorze jours le **propriétaire** et l'**affréteur** ou le **locataire** sont solidairement responsables.

9 - Si l'exploitant fait la preuve qu'il avait pris tous les soins requis pour éviter l'utilisation sans son consentement de l'aéronef il n'est pas solidairement responsable avec l'utilisateur sans titre.

Article 121-23

1 - Le **propriétaire** ou l'**exploitant** sera puni d'une amende de 120.000 à 2.400.000 francs ou d'un emprisonnement de 6 à 30 jours ou des deux peines à la fois lorsqu'il aura :

a) mis ou laissé en service un aéronef dépourvu des **certificats d'immatriculation** ou de **navigabilité** ou de **limitation de nuisances phoniques et émissions** ou de **laissez-passer** ;

b) mis ou laissé en service un aéronef dont les **certificats d'immatriculation**, de **navigabilité**, de **limitation de nuisances phoniques et émissions** ou **laissez-passer** ont été refusés, ou ne sont plus en état de validité.

2 - Le propriétaire d'un aéronef immatriculé au Bénin qui aura fait immatriculer cet aéronef dans un autre Etat sans avoir, au préalable, demandé et obtenu sa radiation du registre béninois sera puni d'une amende de 120.000 à 2.400.000 francs.

3 - Les peines ci-dessus indiquées pourront être doublées lorsque le propriétaire ou l'exploitant auront maintenu en service un aéronef dont les certificats visés au (1) ou le laissez-passer auraient été **radiés d'office** ou **suspendus**.

Article 121-24

1 - Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef sera puni d'une amende de 120.000 à 2.400.000 francs ou d'un emprisonnement de 6 à 30 jours lorsqu'il aura :

a) mis ou laissé en service un aéronef dépourvu des **marques** qui lui ont été attribuées ;

b) mis ou laissé en service un aéronef portant des **marques** non conformes à celles qui lui ont été attribuées, illisibles ou ne respectant pas les conditions et caractères fixés par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

2 - Sera puni des mêmes peines le propriétaire ou l'exploitant qui utilisera un aéronef civil portant des **marques réservés aux aéronefs d'Etat**.

Article 121-25

1 - Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef équipé d'appareils de **radiocommunication** ou de **télécommunications** sera puni d'une amende de 60.000 à 120.000 francs lorsque ces appareils n'auront pas fait l'objet d'une autorisation préalable ou ne seront pas conformes à ceux autorisés par les services compétents.

2 - Sera puni d'une amende de 120.000 à 240.000 francs quiconque **interférera** ou **empêchera** les radio et télécommunications aéronautiques.

3 - L'usage en contravention avec la réglementation des appareils **photographiques, cinématographiques, de télédétection** ou enregistrement de données de toute nature sera passible d'une amende de 6.000 à 30.000 francs.

4 - Tout **jet** ou **tir** effectué depuis un aéronef, toute **activité aérienne sportive ou commerciale** entreprise sans autorisation préalable seront punis d'une amende de 100.000 à 500.000 francs ou d'une peine de prison de 6 à 30 jours ou de deux peines à la fois sans préjudice des responsabilités encourues à l'égard des tiers.

5 - Tout **trafic illicite** sera puni des sanctions prévues par la loi conformément à la réglementation internationale en vigueur.

6 - A défaut de disposition spéciales énonçant des peines plus sévères tout contrevenant aux règles concernant le transport aérien des **produits dangereux** sera puni d'une amende de 120.000 à 2.400.000 francs sans préjudice des responsabilités susceptibles d'être encourues.

7 - En cas de cumul d'infraction ou de récidive le contrevenant sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende.

Article 121-26

Tout contrevenant aux dispositions des articles 110 à 122 du présent code ou des mesures prises pour leur application sera passible, lorsqu'il n'en est pas disposé autrement, d'une amende de 120.000 à 2.400.000 francs ou d'un emprisonnement de 6 à 30 jours ou des deux peines à la fois.

Article 121-27

1 - Outre les **officiers et agents de la police judiciaire**, sont habitués à constater les infractions aux articles 110 à 122 en dressant procès-verbal :

- les **ingénieurs** des services compétents de l'Aviation Civile ;

- les commandants d'aérodromes
- les **officiers de la Défense Nationale** chargés de la sécurité de l'air ;
- les **agents verbalisateurs des douanes** qui en informent l'officier de police judiciaire territorialement compétent.

2 - Les procès-verbaux sont adressés au procureur de la République de la juridiction compétente et font foi jusqu'à preuve du contraire.

3 - Les agents et officier visés au 1 ainsi que les **agents qualifiés** du service des radio et télécommunications ont le droit de saisir tout appareil radio installé à bord d'un aéronef sans autorisation préalable, **les explosifs, armes et munitions** et tous les produits dangereux pour la sécurité des aéronefs ; la **confiscation** peut être ordonnée par le tribunal compétent pour connaître des infractions.

Article 121-28

1 - Les infractions aux dispositions des articles 110 à 122 et aux textes pris pour leur application relèvent de la compétence des juridictions de droit commun.

2 - Les jugements de ces juridictions passés en force de chose jugée sont communiqués, sur sa demande, à l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

CHAPITRE 2

CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES AERONEFS

1 - Tout aéronef doit être utilisé conformément aux mentions des certificats qui ont été délivrés et aux limites d'emploi indiquées par le **manuel de vol** et le **manuel d'entretien**.

2 - Tout aéronef doit être équipé de **sièges** munis d'un harnais ou d'une **ceinture** de sécurité.

3 - Tout aéronef doit être disposer d'une **trousse de secours** et d'**extincteurs**.

4 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile détermine pour chaque type d'aéronef et selon les conditions de son exploitation **les matériels de sauvetage** embarqués conformes aux normes en vigueur.

5 - Tout aéronef, dans les conditions fixées par l'autorité chargée de l'Aviation Civile, doit être pourvu d'**issues de secours** adaptées à son exploitation et susceptibles d'être identifiées et utilisées facilement de jour comme de nuit.

6 - Les **zones de pénétration du fuselage** destinées en cas d'urgence à l'intervention des équipes de sauvetage doivent être immédiatement et clairement repérable et signalées par les couleurs prévues par la réglementation internationale.

7 - En plus des qualités de carburant et lubrifiant nécessaires pour effectuer un parcours déterminé tout aéronef doit emporter **les réserves** de route, de dégagement et de phase finale de vol déterminées pour chaque type d'aéronef par la réglementation en vigueur.

Article 122-1

1 - Tout aéronef affecté au transport public de passagers doit être équipé de circuits d'**éclairage de secours** et de **dispositifs lumineux ou phoniques** de communication et de notices d'instruction destinées à l'information des passagers conformément aux normes en vigueur.

2 - Tout aéronef affecté au transport public de passagers doit être pourvu d'un système de **verrouillage** interdisant l'accès intempestif des passagers à la cabine de pilotage. Pour certains types d'aéronefs l'autorité chargée de l'Aviation Civile peut accorder des dérogations spéciales.

3 - Tout aéronef affecté au transport public de passagers doit être équipé d'un **système enregistreur des paramètres de vol**

(F.D.R.) et des conversations de l'équipage de conduite (C.V.R.) et des signaux sonores d'alarme en parfait état de fonctionnement. Toute anomalie de fonctionnement de l'enregistreur de vol doit être signalée dès qu'elle est observée. Les services compétents de l'Aviation civile peuvent à tout moment vérifier l'état et les indications de l'enregistreur de vol.

4 - Dans les conditions déterminées par l'autorité chargée de l'Aviation Civile tout aéronef affecté au transport public de passagers doit être pourvu des équipements spécifiques imposés par les normes internationales pour le **vol en haute altitude** et en **atmosphère givrante** ou pour le survol des **régions inhospitalières** ou des **étendues d'eau**.

5 - Selon le régime de vol, V.F.R. ou I.F.R. de jour et de nuit, les aéronefs affectés au transport public de passagers doivent être dotés des instruments et équipements nécessaires prescrits par l'autorité chargée de l'Aviation Civile ainsi que du **personnel navigant technique** adapté à leur utilisation conforme aux normes internationales en vigueur.

6 - Tout aéronef affecté au transport public de passagers doit être équipé d'une **balise de détresse**.

Article 122-2

1 - La liberté de la circulation aérienne est soumise à **déclaration préalable**. Pour tout aéronef, quel que soit son régime de vol et sous la responsabilité du pilote, **commandant de bord**, le dépôt d'un **plan de vol** est obligatoire.

2 - Le plan de vol fournit à l'organisme chargé du contrôle de la circulation aérienne les renseignements relatifs à un vol projeté ou en cours.

3 - Le plan de vol est établi conformément à la réglementation de l'autorité chargée de l'Aviation Civile et comporte les renseignements suivants :

1. identification de l'aéronef et données S.S.R. ;
2. indication de destination, d'origine, de priorité;
3. heure de dépôt ;
4. règles et type de vol ;
5. description du vol ;
6. équipement COM-NAV-APP ;
7. aérodrome et heure de départ, heures estimées de passage aux limites des régions d'information de vol (F.I.R.) ;
8. route, vitesse et niveau de croisière ;
9. aérodromes de décollage et d'arrivée avec heure prévue ;
10. renseignements divers ;
11. renseignements complémentaires : autonomie, nombre de personnes à bord ;
12. équipements spécifiques, de secours et de survie;
13. nom du commandant de bord.

Article 122-3

1 - Le plan de vol doit être **déposé avant le départ** et soixante minutes au moins avant le départ pour un vol en régime I.F.R. Eventuellement un **plan de vol peut être déposé pendant le vol** à condition que l'organisme de la circulation aérienne soit informé. Pour les vols avec **escales intermédiaires** chaque étape pourra donner lieu à un plan de vol déposé à l'aérodrome de départ. **Les plans répétitifs (R.P.L.) peuvent être utilisés** pour les vols réguliers connus des services de contrôle de la **circulation aérienne**.

2 - Lorsque le vol pour lequel un plan de vol a été déposé n'a pas lieu l'organisme de contrôle de la circulation aérienne doit être immédiatement informé.

3 - En cas de retard du vol de plus de soixante minutes un nouveau plan de vol doit être déposé.

4 - Sauf en cas de force majeure un aéronef en vol I.F.R. doit se conformer au plan de vol déposé. Le pilote, **commandant de bord**, peut cependant à sa demande être autorisé par l'organisme chargé du contrôle de la circulation aérienne à changer de niveau de croisière ou à changer de route avec ou sans changement de destination.

5 - Tout plan de vol déposé, modifié ou non en cours de vol, doit donner lieu à un **compte-rendu d'arrivée** auprès de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne. Le compte-rendu d'arrivée du **commandant de bord** emporte **clôture du plan de vol**.

6 - Le dépôt du plan de vol n'établit pas de lien juridique contractuel entre l'exploitant de l'aéronef et l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

7 - Les dispositions précédentes concernant le dépôt du plan de vol ne s'appliquent pas aux vols effectués dans des zones, déterminées par l'autorité chargée de l'Aviation Civile, situées au voisinage immédiat des aérodromes.

Article 122-4

1 - Avant d'entreprendre un vol le pilote, **commandant de bord**, doit **s'assurer que** :

- **l'aéronef est apte au vol**, toutes opérations d'entretien effectuées ;

- **l'aéronef porte les marques** de nationalité qui lui ont été attribuées

- **tous les documents** nécessaires et obligatoires se trouvent à bord ;

- les services et installations garantissant à la surface la sécurité du vol sont en bon état de fonctionnement ;

- l'aéronef est équipé, selon la nature et le régime du vol, des instruments et équipements nécessaires ;
- le poids, la répartition et l'arrimage de la charge en soute sont conformes aux normes de sécurité ;
- le chargement des produits considérés comme dangereux ou des animaux vivants est conformes aux normes applicables ;
- les limites d'emploi de l'aéronef seront respectées pendant toute la durée du vol ;
- tous les membres de l'équipage sont en mesure d'exercer leurs fonctions.

2 - Ces vérifications faites, le commandant de bord signe les fiches de **préparations de vol** qui doivent être conservées pendant trois mois par l'exploitant.

Article 122-5

1 - Avant d'entreprendre un vol le pilote, commandant de bord, doit s'informer des **prévisions météorologiques** et obtenir tous les renseignements disponibles et utiles à la sécurité du vol concernant la route et les aérodromes de destination et de dégagement.

2 - Les vols en régime V.F.R. ne peuvent être effectués que si la visibilité au sol et le plafond sont au moins égaux à des minima fixés par les services compétents de l'Aviation Civile conformément aux normes en vigueur. Sauf autorisation spéciale donnée par ces services le vol en régime V.F.R. ne peut avoir lieu de nuit.

3 - Si les conditions météorologiques le permettent et si le pilote, commandant de bord déclare pouvoir le faire tout aéronef en vol I.F.R. peut être autorisé à effectuer une approche en régime de vol V.F.R.

4 - Dans les mêmes conditions un aéronef au départ peut être autorisé à effectuer tout ou partie de son vol régime V.F.R.

5 - A la demande du pilote, commandant de bord, le **contrôle d'approche** indiquera : la direction et la vitesse du vent au sol, la visibilité, les conditions atmosphériques, la hauteur de la base des nuages, la pression au sol et toutes indications intéressant la sécurité du vol dans sa phase finale.

6 - Le pilote, commandant de bord, fait part en cours de vol et dès que possible de ses **observations météorologiques**, régulières ou spéciales, aux services de la circulation aérienne. Il signale les anomalies constatées par rapport aux prévisions de départ et les difficultés rencontrées intéressant la sécurité des vols.

7 - La République du Bénin assure l'exécution de ses engagements internationaux en matière d'assistance météorologique

directement ou par l'intermédiaire de tout organisme auquel les autorités béninoises confieraient l'assistance météorologique aéronautique.

8 - Les dispositions concernant l'assistance météorologique aux aéronefs sont adoptées conjointement par les autorités chargées de l'Aviation Civile et de la Défense nationale en collaboration avec la Direction Nationale de la Météorologie et la représentation de tout organisme international existant en ce domaine au Bénin.

9 - Ces dispositions s'appliquent à tous les aéronefs relevant de la circulation aérienne générale.

10 - Sur tous les aérodromes internationaux et sur d'autres si nécessaires les **centres d'information aéronautique**, placés sous le contrôle de la Direction de l'Aviation Civile ou de tout organisme international habilité par les autorités béninoises donnent aux équipages tous les renseignements nécessaires pour assurer la sécurité et la régularité de la circulation aérienne.

Article 122-6

Les services de contrôle de la circulation aérienne générale peuvent être confiés à un organisme international qui les assure dans les termes des conventions conclues avec le Bénin.

Article 122-7

1 - Conformément aux conventions internationales en vigueur au Bénin les autorités chargées des **télécommunications** et de l'Aviation Civile arrêtent les mesures destinées à l'établissement d'un réseau de **télécommunications aéronautiques**.

2 - Les membres de l'équipage d'un aéronef survolant le Bénin doivent se conformer pour l'utilisation des radio et télécommunications à la réglementation nationale.

Article 122-8

1 - Pour l'exécution des conventions internationales en vigueur au Bénin l'autorité chargée de l'Aviation Civile, ou tout organisme international habilité par convention, assure :

- la publication des **informations aéronautiques** nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la circulation aérienne (A.I.P.) ;
- l'émission d'avis sur l'état des installations, services et procédures sous la forme de NOTAM ;
- l'émission de circulaires d'informations aéronautiques.

2 - Ces publications sont diffusées par le bureau NOTAM auprès des Etats et organismes intéressés.

Article 122-9

1 - La République du Bénin prend toutes les mesures possibles pour porter assistance **aux aéronefs en détresse** sur son territoire et permettre aux propriétaires et autorités de l'**Etat d'immatriculation** d'un aéronef étranger de prendre les mesures d'assistance imposées par les circonstances.

2 - Un **aéronef en détresse** doit utiliser les signaux convenus et tous les moyens dont il dispose pour attirer l'attention, faire connaître sa position et demander de l'aide.

3 - Est en **détresse** l'aéronef en vol qui court un danger grave ou imminent et requiert une assistance immédiate.

Article 122-10

1 - Toute personne qui découvre l'**épave** d'un aéronef doit en faire la déclaration aux autorités locales dans les plus brefs délais possibles.

2 - Conformément à la réglementation internationale en vigueur et dès la phase d'incertitude les organes des services **de recherche** et sauvetage sont informés et prêts à intervenir sous la responsabilité du **centre de coordination de sauvetage**.

3 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile en collaboration avec toutes les autorités concernées organise les services de recherche et sauvetage par région qui, le cas échéant, peuvent être coordonnés avec ceux des Etats voisins.

4 - Dans la mesure du possible les aéronefs circulant au-dessus du territoire doivent participer aux recherches.

L'autorité chargée de l'Aviation Civile peut **réquisitionner**, par un acte écrit, tout aéronef ou véhicule utile aux recherches.

5 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile prend les mesures pour que les **épaves** se trouvant sur le territoire soient enlevées ou détruite lorsque toutes les investigations techniques sont terminées et que la protection et la conservation de ces épaves ne sont plus utiles aux fins de l'**enquête**.

Article 122-11

1 - **Tout accident** ou **incident** relatif à la sécurité d'un aéronef survenu sur le territoire béninois doit être déclaré par le pilote, **commandant de bord**, soit au commandant d'aérodrome, soit à l'organisme de contrôle de la circulaire aérienne, soit à la direction de l'Aviation Civile. Cette déclaration doit être faite par l'exploitant de l'aéronef si le commandant de bord n'est pas en état de le faire.

2 - **En cas d'accident** survenu à un aéronef au Bénin ayant entraîné mort ou lésion grave ou ayant révélé de graves défauts techniques de l'aéronef ou des installations et services de la navigation aérienne l'autorité chargée de

l'Aviation Civile ouvre **une enquête** en se conformant à la réglementation internationale en vigueur.

3 - Lorsque l'accident est survenu à un aéronef immatriculé à l'étranger, **l'Etat d'immatriculation**, informé sans délai, peut désigner pour assister à l'enquête des observateurs à qui seront communiqués le rapport établi et les constatations faites.

4 - En cas d'accident survenu **au Bénin l'autorité locale** ou le **commandant d'aérodrome** fait assurer la garde de l'aéronef et de tous les indices nécessaires à l'enquête, de jour comme de nuit.

5 - L'enquêteur désigné par le Directeur de l'Aviation Civile dépose dans les six jours son rapport au vu duquel l'autorité chargée de l'Aviation Civile peut instituer une **commission d'enquête** dont elle fixe la composition et les modalités de fonctionnement.

6 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile adresse, selon le cas, **le rapport final d'enquête à l'Etat d'immatriculation**, à l'Etat de l'exploitant, à l'Etat du constructeur de l'aéronef, à l'Etat ou aux Etats de la nationalité des victimes et à tout Etat qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

7 - Si l'accident est la **conséquence d'une infraction** aux règles de la circulation aérienne l'autorité chargée de l'Aviation Civile prend toutes les sanctions administratives utiles sans préjudice des poursuites devant les juridictions compétentes que pourront susciter les résultats de l'enquête.

8 - Si un accident survient à l'étranger à un aéronef immatriculé au Bénin le pilote, le propriétaire, l'exploitant, l'affréteur ou le locataire doivent en informer immédiatement la Direction de l'Aviation Civile.

9 - Si l'Etat du lieu de l'accident n'est pas membre de l'O.A.C.I. l'autorité chargée de l'Aviation Civile s'efforce d'être représentée à l'enquête par un observateur.

10 - Si l'accident s'est produit en **haute-mer** ou si le lieu de l'accident n'a pas été repéré l'autorité chargée de l'Aviation Civile s'efforce par tous moyens à sa disposition de se procurer tous les renseignements possibles et utiles.

Article 122-12

1 - Les aides et les services fournis par les services de la circulation aérienne aux aéronefs en vol donnent lieu à des **redevances**.

2 - La redevance est due par l'exploitant ou le propriétaire de l'aéronef pour tout vol effectué dans l'espace aérien du Bénin.

3 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile ou l'organisme habilité à cet effet fixe les modalités de calcul et de perception de la redevance de route.

4 - Certains vols peuvent être exonérés de la redevance de route ou bénéficier de taux réduits. Il peut être ainsi pour les aéronefs d'Etat ou pour les aéronefs civils participant à des opérations de recherche et de sauvetage ou effectuant des vols pour des essais ou vérifications ou volant en régime I.F.R.

5 - Les frais de recherche et sauvetage peuvent être mis à la charge du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef ou de ses ayant-droit.

6 - Il en est de même pour les frais d'enlèvement ou de destruction des épaves.

Article 122-13

1 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile ou tout organisme habilité à cette fin doit veiller au respect des règles de la circulation aérienne par des agents **commissionnés**.

2 - Toute infraction est constatée par un procès-verbal et donne lieu **aux sanctions administratives ou disciplinaires** prévues.

3 - Le montant des amendes administratives est préalablement fixé et publié pour chaque type d'infraction.

4 - Sauf en cas de **faute personnelle**, particulièrement grave ou malveillante, les agents des services de la circulation aérienne ne sont pas responsables personnellement du mauvais fonctionnement ou du non fonctionnement de ces services.

5 - En cas de faute imputable à ces services, l'Etat ou tout organisme habilité sera responsable selon le droit commun conforme aux conventions internationales en vigueur. Cette responsabilité ne saurait être considérée comme étant de nature contractuelle à l'égard des usagers.

DEUXIEME PARTIE

AEROPORTS ET AERODROMES

AEROPORTS ET AERODROMES (2)**TITRE 1 - STATUT DES AEROPORTS ET AERODROMES (21)****CHAPITRE 1 - CREATION DES AEROPORTS ET AERODROMES (211)****CHAPITRE 2 - SERVITUDES AERONAUTIQUES (212)****TITRE 2 - EXPLOITATION DES AEROPORTS ET AERODROMES (22)****CHAPITRE 1 - GESTION DES AEROPORTS ET AERODROMES (221)****CHAPITRE 2 - POLICE ET RESPONSABILITE SUR LES AEROPORTS ET
AERODROMES (222)**

TITRE 1

STATUT DES AEROPORTS ET AERODROMES

DEFINITIONS

Article 210-1

1 - Aux fins du présent code et des textes pris pour son application, un aérodrôme est une surface définie, sur terre ou sur l'eau, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

2 - Cette surface comprend, éventuellement, les installations et matériels utilisés pour les besoins du trafic aérien et le service des aéronefs. Dans ce cas le terme d'aéroport est employé.

3 - Les aéroports sont soit **domestiques**, soit **internationaux**.

4 - Un aéroport a un caractère **international** lorsque les formalités d'entrée et de sortie du territoire et de contrôle douanier et sanitaire peuvent y être effectuées par des agents qualifiés chargés de veiller à l'application de la réglementation en vigueur.

5 - L'**aéroport douanier** est un aéroport international, spécialement désigné par l'autorité chargée l'Aviation Civile en collaboration avec les autorités douanières compétentes, où les formalités et inspections douanières, prévues par la réglementation en vigueur, peuvent être effectuées par des agents qualifiés à l'égard des **passagers**, des **équipages** et des **marchandises** à l'entrée et à la sortie du territoire. Les caractéristiques des aéroports douaniers du Bénin sont publiées et communiquées à l'O.A.C.I. et aux organismes internationaux concernés.

6 - L'**aéroport sanitaire** est un aéroport international, spécialement désigné par l'autorité chargée de l'Aviation Civile en collaboration avec les autres autorités compétentes, où les formalités et inspections sanitaires à l'égard des passagers, équipages, marchandises et fret peuvent être effectuées par des agents qualifiés à l'entrée et à la sortie du territoire en vue de prévenir, conformément aux conventions internationales, la propagation des maladies contagieuses.

Les caractéristiques des aéroports sanitaires du Bénin sont publiées et communiquées à l'O.A.C.I et aux organismes internationaux concernés.

7 - L'hydrobase est un plan d'eau défini et aménagé pour l'arrivée, le départ et les évolutions à la surface des **hydravions ou aéronefs amphibies**.

8 - L'**hélicoptère ou hélisation** est une surface définie sur la terre ou un immeuble pour être utilisée **exclusivement** par des hélicoptères.

9 - L'**adacport** est une surface définie sur la terre pour être utilisée exclusivement par les aéronefs à décollage et à atterrissage courts ou verticaux (ADAC et ADAV).

10 - Les aéroports ou aérodromes internationaux doivent servir au trafic international et peuvent servir au trafic domestique. Les aéroports ou aérodromes domestiques ne peuvent servir au trafic international qu'en raison de circonstances exceptionnelles.

11 - Tout aéroport ou aérodrome comprend nécessairement une **aire de manoeuvre** et une **aire d'atterrissage** et, éventuellement, une **aire de trafic**.

12 - L'**aire de manoeuvre** est celle utilisée pour le décollage, l'atterrissage et la circulation des aéronefs à la surface de l'aéroport ou de l'aérodrome.

13 - L'**aire d'atterrissage** est la partie de l'aire de manoeuvre de l'aéroport ou de l'aérodrome utilisée pour l'atterrissage et le décollage des aéronefs.

14 - L'**aire de trafic** est destinée sur l'aéroport à l'embarquement et au débarquement des passagers, de la poste ou du fret, à l'**avitaillement**, au stationnement et à l'entretien des aéronefs.

15 - L'**aire de manoeuvre** est constituée sur un aéroport par l'aire de manoeuvre et de l'aire de trafic.

Article 210-2

1 - Un aéronef ne peut atterrir ou décoller que sur un **aéroport ou aérodrome** régulièrement autorisé.

2 - Cependant il peut en être autrement :

- en cas de force majeure :
- au cours d'opérations d'**assistance et sauvetage** ;
- en raison de dérogations accordées par l'autorité chargée de l'Aviation Civile, aux **hélicoptères, dirigeables,**

aérostats, aérodynes à performances limitées ou pour des opérations de **travail aérien**. Ces dérogations précisent les conditions et limites compte tenu desquelles elles ont été accordées.

3 - Sauf autorisation spéciale, tout aéronef effectuant un **vol international** doit utiliser au départ et à l'arrivée un aéroport international. Tout atterrissage hors d'un tel aéroport d'un aéronef effectuant un vol international doit être signalé immédiatement à l'autorité administrative la plus proche.

4 - La liste des **aéroports et aérodromes autorisés** est publiée par l'autorité chargée de l'Aviation civile et communiquée aux organismes internationaux concernés.

5 - Par autorisation conjointe des autorités chargées de l'Aviation Civile et des douanes un aéroport peut être désigné comme **aéroport franc**. Sur un tel aéroport les personnes, les bagages, les marchandises, la poste et les provisoires de bord peuvent être déchargées et séjourner en franchise de taxe et droits de douane sans être soumises à aucune inspection.

CHAPITRE 1

CREATION DES AEROPORTS ET AERODROMES

Article 211-1

1 - Les conditions de **création**, de mise en **service** et d'**utilisation** des aéroports et aérodrômes sont établies par l'autorité chargée de l'Aviation Civile après avis des autres autorités concernées.

2 - l'autorité chargée de l'Aviation Civile publie et tient à jour la liste des aéroports et aérodrômes en service.

Article 211-2

1 - Les aéroports et aérodrômes sont soumis au **contrôle technique et administratif** de l'Etat représenté par l'autorité chargée de l'Aviation Civile ou tout autre organisme spécialement habilité.

2 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile fixe les modalités de ces contrôles et la liste des **documents** dont la tenue incombe à l'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrôme et qui sont à la disposition des agents de contrôle.

3 - Les aéroports et aérodrômes se divisent en deux catégories :

- les aéroports et aérodrômes, principaux et secondaires, ouverts, de manière permanente ou temporaire, à la circulation aérienne publique ;
- les aérodrômes non ouverts à la circulation aérienne publique.

Article 211-3

1 - Les aéroports et aérodrômes ouverts à la **circulation aérienne publique** sont ceux dont tous les aéronefs peuvent faire usage compte tenu de leurs caractéristiques particulières et de leurs spécifications.

2 - Les aéroports et aérodrômes ouverts à la circulation aérienne publique sont **créés** soit par l'Etat, soit par une personne morale de droit public selon les termes d'une convention conclure avec l'Etat.

3 - La **création et l'extension** des aéroports et aérodrômes bénéficient, si besoin est, de la procédure légale d'**expropriation pour cause d'utilité publique** et du régime de l'occupation temporaire.

4 - L'ouverture des aéroports et aérodromes à la circulation aérienne publique est décidée, après enquête, par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

5 - Les aéroports et aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique peuvent à tout moment, pour des raisons d'ordre public, de **sécurité** ou de **sûreté** faire l'objet de **restrictions** dans leur utilisation ou être temporairement **interdits**.

6 - Conformément à la réglementation internationale en vigueur l'autorité chargée de l'Aviation Civile détermine les **installations, aides et facilités** nécessaires sur les aéroports et aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique des services aériens internationaux et domestiques.

Article 211-4

1 - Lorsqu'un aérodrome ouvert à la circulation publique doit être créé par une **collectivité territoriale** ou un **établissement public** la convention conclue avec l'Etat fixe notamment :

- le droit de propriété des terrains destinés à la construction de l'aérodrome ;

- la conception d'ensemble et l'aménagement des infrastructures ;

- les caractéristiques des travaux et installations;

- le programme d'exécution des travaux et les pénalités de retard ;

- les normes de sécurité et de sûreté à respecter ;

- les modalités de financement ;

- les modalités d'entretien des bâtiments et installations ;

- les modalités de l'exploitation ;

- les modalités du contrôle de l'Etat ;

- la couverture des risques d'exploitation.

2 - Sur l'aéroport ou l'aérodrome créé par une collectivité locale ou un Etablissement public l'Etat assure ou fait assurer, conformément à ses engagements internationaux, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des **installations de contrôle de la circulation aérienne**.

3 - Dans le cas d'inexécution ou de mauvaise exécution de la convention conclue avec l'Etat l'autorité chargée de l'Aviation Civile peut prononcer soit la **mise en régie**, soit la **résiliation** de la convention.

Article 211-5

Les aéroports et aérodrômes ouverts à la circulation aérienne publique font l'objet d'un **classement** tenant compte de la nature, de l'importance du trafic et, le cas échéant, des contraintes de service public ainsi que des spécifications résultant des normes en vigueur. Ces aéroports et aérodrômes sont aménagés et équipés pour satisfaire au trafic auquel ils sont destinés.

Article 211-6

1 - Les aérodrômes non ouverts à la circulation aérienne publique comprennent :

- les aérodrômes réservés à l'usage de certains services de l'Etat, spécialement les aérodrômes militaires ;

- Les aérodrômes à **usage restreint** affectés à certaines activités aériennes ou à certains aéronefs.

- les aérodrômes à **usage privé**.

2 - La création d'un aérodrôme à **usage restreint** est soumise à l'autorisation préalable de la Direction de l'Aviation Civile qui décide sur présentation du dossier et après enquête des services techniques. Un tel aérodrôme peut servir à la formation et à l'**entraînement** des pilotes, aux essais, au **travail aérien** ou au **tourisme**. Il doit être pourvu des signaux réglementaires et est à la charge de ceux qui ont demandé et obtenu sa création tant en ce qui concerne l'aménagement et l'entretien des installations qu'en ce qui concerne le personnel ou les indemnités dues pour l'établissement des **servitudes aéronautiques**.

3 - La création d'un aérodrôme à **usage privé** peut être obtenue auprès de la Direction de l'Aviation Civile pour son utilisation personnelle par toute personne physique ou morale.

L'autorisation de création d'un aérodrôme à usage privé donne lieu à la délivrance d'une licence qui fixe les conditions de son utilisation.

Article 211-7

1 - Les services compétents de l'Aviation Civile peuvent **suspendre restreindre** ou **retirer** les autorisations de créations et d'utilisation des aéroports et aérodrômes.

2 - La **suspension** est prononcée lorsque momentanément l'aérodrôme ne remplit plus les conditions techniques de son utilisation ou lorsque cette utilisation ne respecte pas les conditions et limites de l'autorisation.

3 - Les **restrictions** à l'utilisation d'un aérodrôme peuvent être décidées en cas d'usage abusif de l'aérodrôme ou en cas de double emploi avec un autre aérodrôme qui serait créé.

4 - Le retrait de l'autorisation peut être décidé lorsque l'aérodrome n'est plus utilisé par les aéronefs ou lorsqu'il apparaît dangereux pour la sécurité de la circulation aérienne.

5 - Ces décisions n'ouvrent aucun droit à indemnité.

Article 211-8

La création, la mise en service, la suspension, les restrictions et le retrait d'autorisation donnent lieu à la publication d'information aéronautiques (NOTAM)

CHAPITRE 2

LES SERVITUDES AERONAUTIQUES

Article 212-1

1 - Afin d'assurer la sécurité des aéronefs sont instituées des servitudes spéciales, dites **servitudes aéronautiques**.

2 - Les **servitudes aéronautiques** doivent permettre d'assurer la circulation aérienne dans des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des normes internationales en vigueur.

3 - Les servitudes aéronautiques comprennent :

- Les servitudes de **dégagement** ;
- Les servitudes de **balisage**.

Article 212-2

1 - Les servitudes aéronautiques de **dégagement** ont pour but de supprimer les obstacles dangereux pour la circulation aérienne ou susceptibles de nuire aux dispositifs de sécurité mis en place.

2 - Tout aéroport ou aérodrome fait l'objet, après enquête d'utilité publique, d'un **plan de servitudes aéronautiques de dégagement** approuvé par l'autorité chargée de l'Aviation Civile après avis des autres autorités concernées. Les servitudes inscrites au plan approuvé grevent les fonds désignés dès la publication de ce plan. Aucun travail ne peut plus être entrepris sur ces fonds sans l'**autorisation préalable** des services compétents de l'Aviation Civile.

3 - L'autorité chargée de l'aviation Civile établit par arrêté les **spécifications techniques** qui, conformément à la réglementation internationale, doivent servir de base à l'établissement des **servitudes de dégagement**.

4 - Dans les zones grevées de servitudes de dégagement les constructions ou plantations existantes sont, s'il a lieu, supprimées ou modifiées conformément au plan. Les constructions ou plantations nouvelles y sont interdites sans l'autorisation préalable des services compétents de l'Aviation Civile qui s'assureront de leur conformité au plan.

5 - Les **frais et indemnités** résultant des servitudes de dégagement sont à la charge de l'Etat ou des personnes qui utilisent un **aérodrome privé**. En cas de contestation les indemnités sont fixées par le juge.

6 - Le **plan** approuvé des servitudes de dégagement est porté à la connaissance du public par tout moyen approprié. Les

personnes intéressées peuvent en prendre connaissance gratuitement à tout moment.

Article 212-3

1 - Les **servitudes aéronautiques de balisage** font obligation de pourvoir certains **obstacles** ou certains **emplacements** dangereux pour la circulation aérienne de **dispositifs visuels** ou **radio-électriques** afin de signaler leur présence aux pilotes et de permettre leur identification.

2 - Les services de l'Aviation Civile déterminent les obstacles et emplacements qui doivent faire objet d'un balisage permanent, de jour et de nuit, ou de nuit seulement. Ces services prescrivent les dispositifs visuels ou radio électriques à mettre en place et peuvent ordonner la suppression ou la modification des dispositifs visuels existant à d'autres fins mais susceptibles de créer une confusion avec les **aides visuelles** à la circulation aérienne.

3 - Pour assurer le balisage des obstacles ou emplacements les services qualifiés exercent les **droits d'appui, de passage, d'ébranchage** ou **d'abattage** des arbres et plantations ainsi que le droit d'utiliser les murs extérieurs et toitures des immeubles.

4 - Les **frais d'installation, d'entretien** et de **fonctionnement** des dispositifs de balisage sont à la charge des personnes qui ont créé les aérodromes sauf en ce qui concerne les lignes électriques dont le balisage est à la charge de l'exploitant ou du propriétaire de ces lignes.

5 - Les servitudes aéronautiques de balisage ne privent pas le propriétaire du droit de clore, de réparer, de démolir ou de surélever sa propriété après avoir obtenu l'autorisation des services de l'Aviation Civile.

6 - Les **indemnités** dues en raison des servitudes aéronautiques de balisage sont fixées par accord amiable ou, à défaut, par le juge.

Article 212-4

1 - Certaines **installations et constructions** situées en dehors des zones grevées de servitudes de dégagement peuvent en raison de leur hauteur, constituer des obstacles à la circulation aérienne. Leur édification est soumise à l'**autorisation** préalable des services de l'Aviation Civile qui peuvent imposer une hauteur maximum et un dispositif de balisage.

2 - Le refus d'autorisation et le respect d'une hauteur maximum imposée n'ouvre aucun droit à indemnité pour le propriétaire.

Article 212-5

1 - En vue de la création ou de l'extension des aéroports et aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique

l'autorité chargée de l'Aviation Civile peut, selon la procédure légale de l'**expropriation pour cause d'utilité publique**, réserver des terrains et les grever de servitudes aéronautiques conformément au plan de dégagement.

2 - Les **terrains** sont déclarés **réservés** par arrêté conjoint des autorités chargées de l'Aviation Civile et des Travaux Publics et porté à la connaissance du public par les moyens les plus appropriés. Ils ne peuvent faire l'objet d'une occupation privative sans autorisation préalable.

TITRE 2

L'EXPLOITATION DES AEROPORTS ET AERODROMES

Article 220

1 - Les aéroports et aérodromes sont exploités par des personnes physiques ou morales.

2 - Les aéroports et aérodromes appartenant à l'Etat sont exploités soit en régie, soit en vertu d'une **convention internationale**, soit en vertu de **contrats de concession**, soit par un **établissement public** à caractère industriel ou commercial.

3 - Tous les aéroports et aérodromes sont soumis au contrôle de l'Etat ou de tout organisme habilité dans les conditions déterminées par l'**autorité chargée de l'Aviation Civile** ;

Article 220-1

L'autorité chargée de l'Aviation Civile, conformément aux conventions internationales en vigueur, publie la liste des aéroports et aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sur lesquels sont assurés les **services de contrôle de la circulation aérienne**.

Article 220-2

Pour assurer efficacement la **sécurité** et la **sûreté** des aéroports et aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, il est interdit à toute personne et à tout véhicule étranger aux services aéroportuaires de circuler ou de stationner sans **titre spécial** sur les **aires de manoeuvre**.

Article 220-3

Conformément à la réglementation internationale toutes les informations relatives aux caractéristiques et spécifications des aéroports et aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, aux aides à la circulation aérienne, aux installations et équipements donnent lieu à des **publications d'informations aéronautiques**.

Article 220-4

Les aéroports et aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et les aérodromes à **usage restreint** à certaines activités aériennes ou administratives font partie du **domaine public**.

CHAPITRE I

GESTION DES AEROPORTS ET AERODROMES

Article 221

L'autorité chargée de l'Aviation civile désigne par arrêté:

- **l'affectataire principal** d'un aéroport ou aérodrome, c'est-à-dire la personne publique, nationale ou internationale, responsable de l'exploitation et du commandement,

- **Les affectataires secondaires** d'un aéroport ou aérodrome, c'est-à-dire les services autorisés à y installer et entretenir des appareils ou équipements destinés à leur usage ;

- **Les activités aériennes** autorisées sur l'aéroport ou l'aérodrome.

Article 221-1

1 - **La gestion technique** des aéroports ou aérodromes principaux est confiée par l'autorité chargée de l'Aviation Civile aux organismes prévus par la réglementation en vigueur, les contrats particuliers ou les conventions internationales.

2 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile tient à jour et publie la liste des organismes chargés de la gestion technique des aéroports et des aérodromes.

3 - Le représentant au Bénin de tout organisme international chargé de la gestion technique d'aéroports ou d'aérodromes est nommé sur proposition de l'autorité chargée de l'Aviation civile.

4 - La gestion technique est placée sous la responsabilité d'un commandant d'aéroport ou d'aérodrome nommé par l'autorité compétente.

Article 221-2

1 - Sur les aéroports et aérodromes dont la gestion technique est confiée à un organisme international, la **gestion commerciale** est assurée dans les conditions déterminées par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

2 - **La gestion commerciale et administrative** est placée sous la responsabilité d'un directeur d'aéroport ou d'aérodrome nommé par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

3 - La gestion technique et la gestion commerciale peuvent être confiées à un même organisme.

Article 221-3

1 - Sur les **aérodromes secondaires** la gestion technique et l'entretien sont placés sous la responsabilité de l'autorité chargée de l'Aviation Civile qui désigne ceux qui en sont chargés.

2 - Cette autorité désigne en raison de leurs compétences aéronautiques, les commandants de ces aérodromes et peut faire appel pour l'entretien aux agents des services locaux.

3 - Ces aérodromes sont exploités en **régie**.

Article 221-4

Le commandant **d'aéroport ou d'aérodrome** exerce son autorité sur les services technique et leurs agents. Il coordonne l'activité de ces services et veille à la l'exécution de la réglementation en vigueur.

Article 221-5

1 - Le **directeur d'aéroport ou d'aérodrome** coordonne les activités commerciales et administratives. Sur les aéroports internationaux il veille à ce que les services de gendarmerie, de police, de douanes, de santé et de sûreté disposent des locaux et facilités nécessaires à l'exercice de leurs missions en application de la réglementation en vigueur.

2 - Le directeur d'aéroport peut, le cas échéant, conclure des contrats en vue de créer ou de gérer les **installations commerciales ou industrielles**, nécessaires ou utiles, au trafic aérien de passagers, de fret et de poste à une exploitation saine et rentable de l'aéroport.

3 - Le directeur d'aéroport peut **concéder** des activités commerciales ou industrielles ou donner à bail des locaux ou emplacements situés sur l'aire de trafic de l'aéroport.

4 - Les **contrats de concession** sont conclus selon un cahier des charges type approuvé par l'autorité chargée de l'Aviation Civile et comportent, le cas échéant, des obligations de service public.

5 - Les **baux**, conclus par écrit et pour une durée déterminée, sont conformes aux dispositions du code de commerce compte tenu, éventuellement, des dispositions légales et réglementaires applicables au **permis de stationnement** et aux **occupations privatives et temporaires du domaine public**.

6 - Les **baux et contrat de concession** peuvent être conclus avec des **particuliers**, personnes physiques ou morales, ou avec des **établissements publics** à caractère industriel ou commercial.

Article 221-6

Selon leur gestion technique les aéroports et aérodromes sont classés en deux catégories :

- les aéroports et aérodrômes contrôlés,
- les aérodrômes non contrôlés avec ou sans personnel permanent spécialisé.

Article 221-7

1 - Les aéroports et aérodrômes ouverts à la circulation aérienne publique ont un budget autonome.

2 - Le budget autonome comprend en recettes : les dons et legs, les subventions, les bénéfices de l'exploitation commerciale et industrielle et les redevances.

3 - Le budget autonome comprend en dépenses : les charges afférentes au fonctionnement des services et installations, à l'entretien, aux amortissements et investissements.

Article 221-8

1 - Sur les aérodrômes ouverts à la circulation aérienne publique et en rémunération des services qui leur sont rendus les usagers et le public payent des redevances perçues au bénéfice de l'aéroport, de l'aérodrôme ou de l'organisme qui fournit le service.

2 - Conformément à la réglementation les barèmes et les modalités de calcul des redevances, les réductions et les exemptions sont fixés soit en vertu des conventions internationales en vigueur, soit par décret pris sur proposition de l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

3 - Les redevances concernant la circulation aérienne sont publiées et communiquées à l'O.A.C.I.

4 - Les redevances aéroportuaires sont dues du seul fait de l'utilisation des services, des ouvrages, des installations, des bâtiments et des outillages. Elles comprennent les redevances aéronautiques et les redevances extra-aéronautiques.

Article 221-9

1 - Les redevances aéronautiques, dues par les exploitants des aéronefs sans discrimination tenant à la nationalité, sont recouvrées dans les conditions fixées soit par les conventions internationales en vigueur, soit par décret pris sur proposition de l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

2 - Les redevances extra-aéronautiques dues par les autres usagers et le public sont recouvrées dans les conditions fixées par l'autorité chargée de l'Aviation Civile après avis des autres autorités concernées.

Article 221-10

1 - Les redevances aéronautiques sont constituées, notamment, par :

- **La redevance d'atterrissage** qui peut varier en fonction du poids maximum au décollage de l'aéronef (M.M.D.) et du caractère domestique ou international du vol. Certains vols peuvent en être exonérés comme les **vols d'essais**, les vols acheminant des dons ou des secours, les vols effectués par des **aéronefs d'Etat** lors de voyages officiels ou pour les aéronefs en situation de détresse. Cette redevance peut être majorée par **la redevance de balisage**, par celle de **nuisances phoniques** ou celle des **heures de pointe** de trafic ;

- **les redevances** pour l'utilisation des dispositifs **et des services** d'assistance à la circulation aérienne sur l'aéroport ou l'aérodrome ;

- **la redevance du carburant** ;

- **la redevance de stationnement** variable avec le poids de l'aéronef, l'heure et la durée du stationnement ;

- **la redevance d'abri** susceptible de varier comme la redevance de stationnement ;

- **les redevances passagers et fret** dues pour l'utilisation des services et locaux aménagés pour leur réception, traitement ou information et variables selon le caractère domestique ou international du vol.

2 - En cas de non-paiement ou de refus de paiement des redevances dues par l'exploitant, l'aéronef pourra faire l'objet d'une mesure de **réretention** à la demande de l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

Article 221-11

1 - **Les redevances extra-aéronautiques** sont constituées, notamment par :

- **les redevances domaniales** dues en raison de l'occupation de terrains, locaux et emplacements réservés et en raison de l'utilisation de banques, comptoirs et appareils pour le traitement des **passagers, bagages et fret**.

- **les redevances commerciales** pour la distribution des carburants et lubrifiants et, lorsqu'elles ne sont pas exploitées **en régie**, pour l'exercice de toutes activités commerciales concédées ou données à bail.

- **les redevances diverses** correspondant à des **prestations** fournies par le gestionnaire aux usagers et au public de l'aéroport ou de l'aérodrome telles que eau, électricité, téléphone et télécommunications, commodités, nettoyage et entretien ou pour l'**accès** à certaines zones publiques de l'aéroport comme les **parcs** de stationnement réservés aux véhicules.

2 - Les redevances extra-aéronautiques recouvrées au profit de l'Etat ou d'un établissement public sont perçues par un agent

ayant la qualité et assumant les responsabilités d'un **comptable public**.

Article 221-12

Les taxes, à la différence des redevances, ne correspondent pas à la rémunération d'un service rendu et personnalisé. Elles ont une nature fiscale et doivent être établies par une loi, notamment en matière de sécurité et de sûreté de la navigation aérienne.

Article 221-13

Les montants des **redevances** sont déterminés par arrêté conjoint des Ministres chargés de l'Aviation Civile et des Finances pris en exécution de la réglementation en vigueur. Les montants des **taxes** sont déterminés par les lois de finances.

CHAPITRE 2

POLICE ET RESPONSABILITES SUR LES AEROPORTS ET AERODROMES

Article 222-1

1 - Les pouvoirs de police exercés sur les aéroports et aérodrômes ont pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité.

2 - Ces pouvoirs de police sont, notamment, confiés sur les aéroports et aérodrômes aux agents verbalisateurs, des douanes et des services de santé dans les conditions définies par les autorités chargées de ces différents services. Ils sont également exercés par les agents de la Défense Nationale, de la police et de la Gendarmerie fondée à intervenir.

3 - Les actes réglementaires édictée aux fins du présent article sont conformes aux lois et aux conventions internationales en vigueur et prennent en considération la nécessité de prévenir et de réprimer les actes illicites de violence portant atteinte à la sécurité et à la sûreté sur les aéroports et aérodrômes.

Article 222-2

1 - Les pouvoirs de police sont exercés pour assurer la prévention et la répression des infractions aux lois et règlements.

2 - La prévention et la surveillance relèvent de la police administrative

3 - La répression des infractions relève de la police judiciaire.

4 - Les agents verbalisateurs sont à la fois des agents chargés de la prévention et de la répression; leurs procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire et son transmis aux autorités compétentes pour engager, s'il a lieu, les poursuites.

Article 222-3

Les pouvoirs de police destinés à assurer le bon ordre et la tranquillité publics veillent à prévenir et à réprimer les infractions du publics et les usagers des aéroports et aérodrômes à la réglementation concernant :

- la circulation dans les zones publiques des personnes, des animaux et des véhicules de toute nature ;

- le stationnement dans les **zones publiques** des personnes, des animaux et des véhicules soit à l'intérieur des locaux, soit à l'extérieur ;

- la circulation dans les **zones réservées et aménagées** des usagers de l'aéroport : passagers, équipages, personnels exerçant leurs fonctions dans l'emprise de l'aéroport ou de l'aérodrome, expéditeurs de fret, aéronefs et tous autres véhicules de service ;

- le stationnement dans les **zones réservées et aménagées** des usagers de l'aéroport : passagers des flux arrivée, départ et transit, équipages, personnels, expéditeurs de fret, aéronefs et tous autres véhicules de service ;

- l'utilisation correcte par le public et les usagers des **commodités et facilités** de toute nature aménagées à leur intention à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéroport ou de l'aérodrome.

Article 222-4

1 - Les pouvoirs de police destinés à assurer la **sûreté** veillent à prévenir et à réprimer toute menace ou tentative et tout acte illicite de **violence délibérée** sur un aéroport ou un aérodrome soit contre les personnes, les installations et les matériels, soit contre un aéronef civil en service ou en stationnement.

2 - Un aéronef est réputé "en service" depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol jusqu'à l'expiration d'un **délat** de vingt-quatre heures suivant l'atterrissage.

3 - Conformément aux conventions internationales en vigueur et à l'initiative de l'autorité chargée de l'Aviation Civile est établi un **programme national de sûreté de l'Aviation Civile** dont la réalisation et le contrôle de son exécution relèvent du **Comité National de Sûreté**.

4 - Le programme national de sûreté comprend : un **programme aéroport** et un **programme exploitant**.

5 - Le **programme de sûreté aéroport**, mis en application par le **comité de sûreté** de l'aéroport, a pour objet :

- de veiller sur les **aéroports internationaux** au déploiement d'agents formés et habilités à intervenir en cas de tentative ou d'acte de violence délibérée ;

- d'organiser les zones publiques et réservées comme il convient de le faire ;

- de prendre les mesures nécessaires et utiles d'**inspection** et de filtrage pour empêcher l'introduction, le transport et l'usage des armes et explosifs ou autres engins dangereux dans l'aéroport et à l'intérieur des aéronefs ;

- d'effectuer avec les appareils appropriés les contrôles de sûreté ;

- de s'assurer, par tous moyens, que seules les personnes, circulant à pied ou avec des véhicules de service, munies d'un **titre spécial**, apparent et facilement identifiable, puissent avoir accès aux **zones réservées**, interdites au public, aux passagers et aux personnels et usagers d'autres services.

- de coordonner l'action de tous les services compétents en vue de la prévention et de la répression de toute tentative ou acte de violence délibérée.

6 - Le programme sûreté-exploitant, mis en application par les préposés des exploitants sous le contrôle du **comité de sûreté** a pour objet :

- d'exiger des exploitants des services aériens qu'ils adoptent des procédures et pratiques, identiques et fiables, pour accueil, l'enregistrement, l'accès à bord des passagers et le chargement en soute des bagages et marchandises, conformes aux normes internationales et au programme national de sûreté ;

- d'exiger le respect par leurs préposés des procédures et pratiques adoptées en matière de sûreté ;

- d'informer le commandant de bord lorsque des passagers se trouvent à bord d'un aéronef en exécution de mesures de contrainte administratives ou judiciaires ou lorsque le comportement de certains passagers paraît anormal ;

- de veiller strictement au respect des dispositions de l'article 122-1.

7 - En matière de sûreté le Bénin coopère notamment avec les Etats avec lesquels il a conclu des accords aériens et avec les organismes internationaux. Toute information relative à une tentative ou à un acte de violence délibérée dans l'un des aéroports ou aérodromes du Bénin doit être communiquée à l'O.A.C.I.

Article 222-5

1 - Les pouvoirs de police destinés à assurer la sécurité sur les aéroport et aérodromes veillent à la **prévention** et à la **répression** de tout **danger** susceptible de menacer les personnes et les biens ou de tout **accident** et **atteinte** survenus aux personnes et biens.

2 - La police de la sécurité a, notamment, pour objet d'assurer la **garde** et la **conversation** en parfait état d'utilisation :

- de l'ensemble du **domaine public** aéroportuaire ;
- des aéronefs en stationnement et à l'abri ;
- des installations servant à la circulation aérienne ;
- des véhicules, matériels et outillages aéroportuaires ;
- **des carburants et lubrifiants** stockés sur l'aéroport ou l'aérodrome.

3 - La police de la sécurité doit notamment :

a) assurer la protection des personnes dans les zones auxquelles le public et les usagers ont accès ;

b) assurer la protection des biens du public et des usagers en collaborant, le cas échéant, avec les services de **santé** ou des **douanes** auxquels elle peut être appelée à prêter main-forte ;

c) assurer la répression en dressant procès-verbal :

1°) des dégradations et dommages de toute nature commis à l'encontre du **domaine public**, immobilier et mobilier, ou à l'encontre des biens mobiliers appartenant aux exploitants, aux usagers et au public ;

2°) des **contraventions, délits ou crimes**, commis contre les biens ou les personnes sur l'aéroport ou sur l'aérodrome, conformément aux dispositions du code pénal ;

3°) des infractions à la réglementation de l'**accès aux zones réservées ou interdites** ;

4°) De la **divagation des animaux** dans l'emprise aéroportuaire

5°) de l'exécution d'**ouvrages** ou de **travaux** susceptibles de gêner ou de porter atteinte à l'exploitation des services aéroportuaires et aéronautiques ;

d) constater les dommages résultant d'une **collision** sur l'aire de trafic ;

e) participer avec les services spécialisés à la lutte contre les **incendies** qui se sont déclarés sur l'aéroport ou l'aérodrome ;

f) participer, en cas d'accident survenu sur l'aéroport ou l'aérodrome, aux **secours et mesures de sauvetage** en veillant à la conservation des indices ;

g) faire procéder à l'**enlèvement** de tout aéronef ou véhicule encombrant l'**aire de trafic**.

Article 222-6

1 - Les pouvoirs de police destinés à assurer la **salubrité** sur les aéroports ont pour objet :

- d'assurer l'application de la réglementation sanitaire en vigueur à l'égard des personnes et des animaux ;

- de contrôler l'importation et l'exportation des **substances et produits illicites** ou **dangereux** pour la santé dont la liste est établie par arrêté de l'autorité chargée de la santé ;

- de faire appliquer les procédures de **quarantaine** quant il y a lieu de le faire ;

- de veiller à l'**entretien**, conformément à la réglementation en vigueur, des locaux mis à la disposition du public et des usagers ou destinés à réception et à la conservation des **denrées périssables** et de veiller à l'entretien et à la **désinfection** des matériels de manutention et de transport.

2 - Les pouvoirs de police en matière de salubrité sont exercés par les agents qualifiés des services de santé et des douanes.

Article 222-7

En cas d'atteinte à la **sûreté** ou en cas d'atteinte grave à la **sécurité** ou à la **salubrité**, le **plan d'urgence**, sur proposition du **comité de sûreté** de l'aéroport ou de l'aérodrome, est mis en vigueur.

Article 222-8

1 - Les **infractions** à la réglementation concernant les **servitudes aéronautiques** et au **plan de dégagement** sont punies d'une amende dont le montant est fixé par décret.

2 - En cas de récidive le montant de l'amende est doublé et peut être assorti d'une peine d'emprisonnement.

3 - Ces infractions sont constatées par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire.

4 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile saisit les tribunaux compétant lorsque les propriétaires ne procèdent pas dans les délais impartis à l'enlèvement ou à la modification des ouvrages frappés de **servitudes** ou à leur **balisage**.

5 - Les tribunaux saisis peuvent prononcer des condamnations sous astreinte par jour de retard à la mise en conformité des ouvrages frappés de servitudes.

6 - Si à l'issue des délais fixés par le juge le propriétaire n'a pas effectué la mise en conformité ordonnée par le juge cette mise en conformité est exécutée d'office et aux frais du propriétaire à la diligence des services compétents de l'Aviation Civile.

Article 222-9

1 - Quiconque porte volontairement atteinte au **bon ordre** et au bon fonctionnement de l'aéroport et de ses installations sera puni d'une amende et, en cas de récidive, de la peine d'emprisonnement prévue par la loi.

2 - Quiconque détruit ou endommage volontairement un bien mobilier ou immobilier appartenant au **domaine public** aéroportuaire sera puni d'une **amende** et d'une peine d'emprisonnement ou de l'une de ces deux peines.

3 - Quiconque détruit ou endommage involontairement un bien mobilier ou immobilier appartenant au **domaine public** aéroportuaire sera passible d'une **amende de grande voirie** dont le montant est supérieur aux frais de remplacement ou de réparation du bien appartenant au domaine public.

4 - L'occupation illégale d'une partie de l'emprise de l'aéroport entraîne l'éviction assortie d'une amende et, éventuellement, d'une peine de prison de l'occupant sans titre.

Article 222-10

1 - L'auteur sur un aéroport ou un aérodrome d'un **acte de violence délibérée** entraînant des blessures graves ou la mort, commet un délit ou un crime contre la sûreté passible des peines prévus par le code pénal, conforme aux conventions internationales en vigueur.

2 - L'auteur d'un acte de **violence délibérée**, de nature à détruire ou endommager gravement les installations d'un aéroport ou d'un aérodrome ou les aéronefs qui s'y trouvent sans être en service ou qui a pour effet d'interrompre le fonctionnement des services de l'aéroport, commet un infraction aux règles de la sûreté passible des peines prévues par le code pénal, conforme aux conventions internationales en vigueur.

3 - Lorsque les actes de violences délibérée ont été commis par un **groupe de personnes** chaque membre du groupe sera considéré comme **coauteur** de l'infraction.

4 - Si les agents préposés à la garde et à la protection des aéroports et de leur installations font l'objet d'une **attaque** ou d'une **résistance avec violence** et voies de fait dans l'exercice de leurs fonctions les peines seront celles prévues par le code pénal en cas de **rébellion**.

Article 222-11

1 - Quiconque met en danger la **sécurité** des aéroports ou aérodromes, de leurs installations ou des aéronefs qui s'y trouvent est passible d'une **amende** sans préjudice des responsabilités encourues pour la réparation des dommages causés.

2 - Quiconque commet une **infraction** à la réglementation de l'accès aux zones réservées ou interdites est passible d'une amende.

3 - Le propriétaire des **animaux divagants** sur l'aéroport ou l'aérodrome, sans préjudice des responsabilités encourues pour les dommages causés, est passible d'une amende. En cas de danger grave et imminent pour la sécurité, les forces de police, agissant après avis des services d' l'Aviation Civile, sont fondées à faire cesser, par tous moyens la divagation des animaux.

Article 222-12

1 - Toute infraction à la **réglementation sanitaire** est passible des peines prévues par les lois et règlements et peut entraîner soit le refoulement, soit la **mise en quarantaine**, soit la destruction des produits ou abattage des animaux.

2 - Les **fraudes** ou **tentatives de fraudes** à l'importation ou l'exportation sont passibles d'une **amende** et d'une amende douane complémentaire égale à six fois la valeur des objets ou marchandises sans préjudice de la **confiscation** et des peines d'**emprisonnement** prononcées par le juge.

Article 222-13

Toute infraction à la réglementation relative à l'immigration et sera punie de peines prévues par la réglementation en vigueur.

Article 222-14

1 - Le gestionnaire d'un aéroport est responsable des dommages résultant du **non fonctionnement** ou du mauvais fonctionnement des services et installations aéroportuaires. Il est également responsable des dommages résultant du **défaut d'entretien** ou du mauvais entretien des installations.

2 - Lorsque le gestionnaire est une personne morale de droit public cette **responsabilité** existe de **plein droit à l'égard des tiers**. A l'égard des usagers cette responsabilité n'existe qu'en cas de faute dont il appartient à la victime de faire la preuve et dont le degré de gravité, de nature à engager la responsabilité du gestionnaire, varie selon les services responsables des dommages causés.

3 - La responsabilité des usagers de l'aéroport est celle du droit commun appréciée selon les dispositions du Code Civil à l'exclusion de celle du transporteur aérien qui est régie à l'occasion des **opérations d'embarquement et de débarquement**, par la convention de Varsovie de 1929 et le protocole de La Haye de 1955 en vigueur au Bénin.

4 - Indépendamment des sanctions pénales prononcées à leur rencontre les usagers et le public sont responsables des dommages causés aux autres usagers, au public et au gestionnaire de l'aéroport dans les termes du droit commun.

Article 222-15

Les autorités chargées de la **gestion technique** des aéroports et aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont responsables des dommages pouvant résulter du non fonctionnement ou du mauvais fonctionnement des installations et des services techniques aéroportuaires.

TROISIEME PARTIE

LE PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

**TITRE 1 - LE STATUT DU PERSONNEL NAVIGANT
PROFESSIONNEL (31)**

CHAPITRE 1 : BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS (311)

CHAPITRE 2 : CONTRAT DE TRAVAIL (312)

TITRE 2 : LES FONCTIONS DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL (32)

CHAPITRE 1 : COMMANDANT DE BORD ET EQUIPAGE (321)

**CHAPITRE 2 : RESPONSABILITES DU PERSONNEL NAVIGANT
PROFESSIONNEL (322)**

TITRE I

STATUT DU PERSONNEL NAVIGANT

DEFINITIONS

Article 310-1

1 - Le personnel de l'Aéronautique Civile comprend le personnel navigant (P.N.) et le personnel technique qualifié au sol.

2 - Le personnel navigant de l'Aviation Civile est composé du personnel navigant professionnel et du personnel navigant non professionnel.

Article 310-2

- La qualité de navigant professionnel de l'Aviation civile est reconnue aux personnes spécialement qualifiées qui exercent à titre principal, pour leur propre compte ou pour le compte de l'exploitant d'un aéronef, et dans un but lucratif, ou contre rémunération, soit la conduite et le commandement des aéronefs, soit d'autres services à bord des aéronefs.

Article 310-3

1 - Le personnel navigant non professionnel comprend les titulaires des brevets et licences de pilote d'aéronef, de navigateur, de mécanicien et radionavigant qui exercent leurs fonctions à bord d'aéronefs privés à l'exclusion de toute activité de transport public ou de travail aérien.

2 - Le personnel navigant non professionnel est soumis aux règles du présent code concernant : le statut des aéronefs, les règles de la circulation aérienne, la délivrance des brevets et licences et la responsabilité à l'égard des tiers.

Article 310-4

- Le **personnel technique qualifié au sol** comprend les personnes exerçant, à titre principal et contre rémunération, les fonctions correspondant à leurs licences.

CHAPITRE 1

BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS

Article 311

1 - Le **personnel navigant professionnel** exerce ses fonctions à l'occasion des activités de **transport** ou de **travail aérien**.

2 - Le **personnel navigant professionnel** comprend le **personnel navigant technique (P.N.T.)** et le **personnel navigant commercial (P.N.C.)**.

3 - Le **personnel navigant non professionnel** exerce ses fonctions à l'occasion de l'activité de **service aérien privé**.

Article 311-1

1 - Nul ne peut faire partie du **personnel navigant technique** s'il n'est inscrit sur un **registre spécial** tenu par le service compétent de l'Aviation Civile. Il en est de même pour le **personnel technique qualifié au sol**.

2 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile fixe les **modalités du classement** du personnel navigant technique et de l'**inscription** sur le registre.

3 - Par décision de l'autorité chargée de l'Aviation Civile le **personnel navigant commercial permanent** peut être inscrit sur ce registre.

Article 311-2

- Pour être inscrit sur le registre spécial du **personnel technique** tout candidat doit :

. être de nationalité béninoise :

. être **titulaire** des **brevets, certificats, licences et qualifications** en état de validité exigés par la réglementation en vigueur ;

. n'avoir pas été condamné à une peine de prison pour crime ou délit de droit commun.

Article 311-3

- Les personnels qui ne possèdent pas la nationalité béninoise peuvent cependant :

. soit être **inscrits** sur le registre spécial du personnel navigant technique en vertu d'accords de coopération internationale et sous réserve de réciprocité ;

. soit être **autorisés**, par l'autorité chargée de l'Aviation Civile, à exercer temporairement au Bénin les fonctions correspondant aux brevets, licences et qualifications en état de validité dont ils sont titulaires.

Article 311-4

1 - Les **brevets** et **certificats** sanctionnent les connaissances théoriques et pratiques des candidats à l'issue d'examens.

Ils sont **acquis définitivement** par leurs titulaires.

2 - Les **licences** donnent le droit, aux titulaires des brevets et certificats, d'exercer certaines fonctions à bord des aéronefs. Les licences ne peuvent être délivrées que pour une **période limitée de validité**. Elles sont renouvelables à l'issue des contrôle d'aptitude requis.

3 - L'exercice des fonctions correspondant aux licences est subordonné à l'obtention des **qualifications** spéciales correspondant à un type déterminé d'aéronefs, d'équipements, de conditions ou de régime de vol.

4 - Conformément à la réglementation internationale en vigueur les personnels navigants techniques résidant et opérant au Bénin doivent être titulaires de licences en état de validité **délivrées** ou **validées** par l'autorité chargée de l'Aviation Civile au Bénin.

5 - La **validation** au Bénin d'une licence délivrée par un autre Etat, dans des conditions au moins équivalentes à celles fixées par l'O.A.C.I., se fait sous la forme d'une **autorisation appropriée** donnée par le service compétent et qui ne doit pas excéder la durée de validité de la licence. Cette autorisation est jointe à la licence.

6 - Le titulaire d'une licence ne peut exercer que les privilèges afférents à cette licence et aux qualifications associées.

7 - La **délivrance des licences et qualifications** du personnel navigant technique et du personnel technique qualifié au sol a lieu selon la réglementation établie par l'autorité chargée de l'Aviation Civile. Cette réglementation est au moins équivalente à la réglementation internationale en vigueur en ce

qui concerne les conditions d'âge, de connaissances théoriques et pratiques, d'expérience, d'habileté et d'aptitude physique et mentale.

Article 311-5

1 - Les licences dont les personnels de l'Aéronautique Civile peuvent être titulaires sont ⁽¹⁾ :

a) pour la conduite des aéronefs les licences :

- de pilote privé d'avion et d'hélicoptère,
- de pilote professionnel d'avion et d'hélicoptère,
- de pilote de ligne d'avion et d'hélicoptère,
- de pilote planeur
- de pilote de ballon libre,
- de navigateur,
- de mécanicien-navigant.

Le cas échéant les licences de pilote privé, de pilote professionnel et de pilote de ligne de dirigeables pourront être délivrées.

b) Pour les services techniques qualifiés au sol les licences :

- de technicien mécanicien d'entretien d'aéronef de 1ère et 2ème catégorie,
- de contrôleur de la circulation aérienne,
- d'agent technique d'exploitation,
- d'opérateur radio de station aéronautique.

¹⁾ Les licences de pilote professionnel de 1ère classe, d'opérateur radio-navigant et les qualifications V.F.R. contrôlé et d'instructeur de vol pour planeur et ballon libre ne figurant plus dans l'annexe 1 de juillet 1988 applicable depuis le 16 novembre 1989. Ces licences et qualifications délivrées avant cette date ne peuvent être validées au-delà du 15 novembre 1994 (Annexe 1, 1.2.5.1.1.1.)

2 - Pour la préparation des licences de conduite des aéronefs les **stagiaires** et les **élèves-pilotes**, sous réserve de leur aptitude physique et mentale, doivent satisfaire aux conditions prescrites par l'autorité chargée de l'Avion Civile qui veillera à ce que leur formation, entraînement ou épreuves d'examens ne constituent pas un danger pour la circulation aérienne et à ce qu'ils soient placés sous la surveillance d'un instructeur qualifié, même pour les vols en solo.

Article 311-6

1 - Les **qualifications des pilotes** comprennent : les **qualifications de catégories** (avion, hélicoptère, planeur, ballon libre, dirigeable) consignées sur la licence si elles ne sont pas incluses dans la désignation de la licence ;

- Les **qualifications de classe** (avion et hydravions mono ou multimoteurs et hélicoptères mono ou multimoteurs) ;

- Les **qualifications de type** indiquant à quel titre, pilote ou copilote d'avion ou d'hélicoptère, et pour quel type d'aéronef, déterminé par le service de délivrance des licences, le titulaire de la licence peut exercer les privilèges prévus pour ces qualifications ;

- La **qualification I.F.R.** lorsqu'elle ne fait pas partie intégrante des conditions de délivrance d'une licence ;

- La **qualification d'instructeur de vol** pour avion ou pour hélicoptère ;

- Les **qualifications pour configurations particulières de vol** ;

- Les **qualifications de radiotéléphonie**.

2 - Les **qualifications** sont délivrées **selon la réglementation établie** par l'autorité chargée de l'Aviation Civile. Cette réglementation est au moins équivalente à celle exigée par l'O.A.C.I. (Annexe 1).

3 - les **qualifications** ont la **durée de validité** des licences sur lesquelles elles sont consignées.

Article 311-7

1 - Le contrôle des compétences, les livres de l'exploitant, le carnet de vol personnel et les épreuves sur simulateur notamment permettent au service qui a délivré les licences et qualifications de s'assurer que leurs titulaires conservent les compétences, l'aptitude physique et l'habileté exigées.

2 - Les licences de pilote privé, d'agent technique qualifié au sol et de contrôleur de la circulation aérienne sont délivrées pour une période de vingt-quatre (24) mois.

Les licences de pilote professionnel, de pilote de ligne, de navigateur et de mécanicien navigant sont délivrées pour une période de douze (12) mois.

3 - Lorsque les titulaires des licences de pilote de ligne et de contrôleur de la circulation aérienne sont âgés de plus de quarante (40) ans, la période de validité de leurs licences peut être réduite de moitié par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

4 - Lorsqu'il a atteint l'âge de soixante (60) ans un **pilote de ligne** ne peut plus exercer contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location les fonctions de commandant de bord d'un aéronef assurant des **services internationaux**, réguliers ou non réguliers. L'autorité chargée de l'Aviation Civile peut étendre cette interdiction aux fonctions de copilote.

Article 311-8

1 - Les licences et qualifications sont **renouvelables** à la demande de leurs titulaires dans les conditions fixées par l'autorité chargée de l'Aviation Civile. La demande de renouvellement doit être présentée avant l'expiration de la période de validité des licences.

2 - Le renouvellement des licences et qualifications donne **lieu** aux contrôles de connaissances et d'aptitude physique et mentale de leurs titulaires.

Article 311-9

- L'autorité chargée de l'Aviation Civile peut exiger que le personnel navigant commercial assurant des services complémentaires à bord des aéronefs soit titulaire du brevet de secouriste ou de certificats de sûreté, de sécurité ou de sauvetage notamment.

Article 311-10

- La **délivrance** des brevets et certificats, la délivrance et le renouvellement des licences et qualifications donnent lieu à la perception de **droits** dont le montant est fixé dans chaque cas par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

Article 311-11

1 - Les stagiaires, les élèves-pilotes et les titulaires des licences mentionnées à l'article 311-5a) doivent détenir un **carnet de vol** sur lequel sont inscrites et visées la nature et la durée des vols effectués. La durée d'un vol est décomptée bloc à bloc.

2 - Le carnet de vol eut être consulté par les services de contrôle. Il doit être communiqué aux services compétents lors de la délivrance ou lors de la demande de renouvellement d'une licence.

3 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile détermine le modèle du carnet de vol et désigne les personnes habilitées à viser les renseignements qu'il contient pour en certifier l'exactitude.

Article 311-12

- Les personnels de l'Aéronautique Civile titulaires de plusieurs brevets, certificats, licences ou qualifications peuvent faire l'objet de plusieurs inscriptions sur les registres spéciaux visés à l'article 311-1. Ils peuvent participer aux activités de transport et de travail aérien si leurs licences et qualifications le permettent.

Article 311-13

1 - La République du Bénin se réserve le droit de ne pas reconnaître pour être exercés sur son territoire les droits et privilèges afférents aux brevets, licences et qualifications délivrés à un autre Etat.

2 - La République du Bénin se réserve le droit de ne pas reconnaître les brevets, licences et qualifications délivrés ou validés par l'Etat d'immatriculation d'un aéronef dans des conditions qui ne sont pas au moins équivalentes à celles fixées par la réglementation en vigueur au Bénin.

CHAPITRE 2

CONTRAT DE TRAVAIL DU PERSONNEL NAVIGATION PROFESSIONNEL

Article 312

1 - L'engagement de tout membre du personnel navigant professionnel, technique ou commercial, doit donner lieu à un **contrat de travail écrit** établi conformément aux dispositions du code du travail, des conventions internationales en vigueur et du présent code.

2 - Le contrat de travail peut être conclu soit pour une **mission spéciale**, soit pour une durée déterminée ou indéterminée.

3 - Toute exploitation doit signaler au service chargé de la tenue des **registres spéciaux** visés à l'article 311-1 l'engagement, le licenciement, la démission et la cessation définitive des fonctions pour quelque cause que ce soit d'un navigant professionnel.

4 - Tout navigant professionnel opérant pour son propre compte doit signaler au service chargé de la tenue du **registre spécial** la cessation définitive de son activité pour quelque cause que ce soit.

Article 312-1

- Le contrat de travail d'un navigant professionnel doit notamment préciser :

1 - La **nature de l'activité, transport public ou travail aérien**, pour laquelle le navigant professionnel est engagé et qui doit correspondre aux brevets, certificats, licences et qualifications en état de validité dont il est titulaire ;

2 - Le **type d'aéronef**, à bord duquel le navigant est appelé à exercer les fonctions et privilèges de ses licences et qualifications, ainsi que sa masse maximum au décollage (M.M.D.) ;

3 - Le **type des moteurs** équipant l'aéronef, motopropulseurs, turbo propulseurs ou turboréacteurs ;

4 - La **nature des vols à effectuer**, en indiquant pour le **transport public** le caractère régulier ou non régulier, domestique ou international des vols, ainsi que l'objet du transport et pour le **travail aérien** la nature des opérations à effectuer ;

5 - La **base d'affectation** et dans le cas où elle est fixée à l'étranger, doivent être précisés la durée maximum du séjour, les indemnités, les congés et les conditions du rapatriement ;

6 - La **durée du travail** et la répartition des heures de vol selon le type d'aéronef et la nature des vols ;

7 - La **rémunération mensuelle** garantie y compris les **repos** et **congés**, les **temps d'arrêt** et le cas échéant, les conditions de séjour à l'étranger, les **indemnités** afférentes et les modalités de rapatriement à la base d'affectation ;

8 - Les **conditions de résiliation** du contrat de travail et de préavis soit en cas de cessation d'activité de l'employeur soit en cas de maladie ou d'incapacité du navigant ;

9 - Les **conditions de licenciement** et, sauf en cas de faute grave du navigant, le délai de préavis, l'indemnité allouée et les frais de rapatriement lorsque la base d'affectation est à l'étranger ;

10 - Les **systèmes de retraite, prestations et pensions** en cas d'incapacité résultant ou non d'un accident, de blessures ou de maladies imputables aux services et les ayants-droit du navigant professionnel déterminés selon la réglementation en vigueur ou par le contrat de travail ;

11 - Les **conditions de stages** de perfectionnement ou de formation à la conduite de nouveaux types d'aéronefs ou à sécurité et au sauvetage ;

12 - Les **assurances souscrites** par les parties en garantie des dommages qu'elles peuvent causer et des responsabilités qu'elles peuvent encourir en application de la réglementation, nationale ou internationale.

Article 312-2

Un navigant professionnel ne peut être astreint, sauf en cas d'**urgence** et sur ordre du commandant de bord, à exercer des fonctions autres que celles qui ont été prévues dans le contrat de travail.

Article 312-3

Un navigant professionnel ne peut être astreint à exercer ses fonctions à d'un aéronef dans des **zones d'hostilités**, civiles ou militaires, sauf en vertu d'un contrat particulier conclu à cet effet.

Article 312-4

Si à l'occasion de l'exercice de ses fonctions un navigant professionnel fait l'objet d'une mesure d'**internement** ou de **détention** ou est retenu en **captivité** pour un autre motif qu'un délit de droit commun le contrat de travail ne peut être rompu par l'employeur qui est tenu de verser le salaire mensuel du navigant à ses ayants-droit.

Article 312-5

L'**interruption d'un vol** décidée par le commandant de bord pour des motifs de sécurité ne constitue pas une rupture du contrat de travail. Les frais résultant de cette interruption, y compris les frais de rapatriement, sont à la charge de l'exploitant de l'aéronef.

Article 312-6

L'employeur d'un navigant professionnel est tenu de signaler la conclusion du contrat de travail aux organismes compétents et d'exécuter toutes les obligations que lui impose la réglementation en vigueur.

Article 312-7

Pour l'application de l'article 312-1 le temps de vol est distinct du temps de travail.

1°) Le **temps de vol** est le temps décompté bloc à bloc du commencement à la fin du vol.

2°) L'**amplitude de vol** est le temps de vol de la première à la dernière étape précédant un temps d'arrêt.

3°) Le **temps d'arrêt** pour un équipage est décompté de la fin de la dernière étape au commencement de la première étape d'une nouvelle période de vol.

4°) La **période de vol** est la somme des temps de vol entre deux temps d'arrêt successifs.

5°) L'**arrêt nocturne** normal est un arrêt de neuf (9) heures consécutives entre 21 heures et 09 heures, en heure locale de l'escale.

6°) Le **long courrier** est le voyage aérien de plus de 3.000 milles nautiques à partir de la base d'affectation ou qui comporte entre deux escales consécutives de l'itinéraire préétabli un parcours supérieur à 1.200 milles nautiques.

Article 312-8

La **durée du travail** et la répartition des heures de vol du personnel navigant professionnel peuvent être modifiées par l'autorité chargée de l'Aviation Civile en exécution de la réglementation en vigueur.

Article 312-9

Des dérogations peuvent être apportées à la durée du travail et à la répartition des heures de vol prévues par le contrat de travail pour :

. effectuer des **vols urgents** nécessités par des **accidents**, des opérations de **recherche et sauvetage**, le **dépannage** des aéronefs ou, à la demande du Gouvernement, pour exécuter des **missions de service public** ;

. assurer l'**achèvement d'un vol** qui, en raison de circonstances imprévues, ne pourrait être effectué selon l'horaire préétabli ;

. faire face à des **pointes de trafic** à condition que le surcroît temporaire de travail n'ait pas pour effet d'augmenter la durée annuelle de travail.

Article 312-10

1 - Les heures de vol sont comptabilisées à la fin de chaque trimestre de l'année civile et à la fin de l'année.

2 - Les heures de vol effectuées en cas d'accident pour les opérations de recherche et sauvetage ne peuvent être considérées comme heures supplémentaires.

Article 312-11

1 - Les indications relatives à la durée du travail et à la répartition des heures de vol sont portées par tout navigant professionnel sur un **carnet individuel de travail**.

2 - A l'occasion de chaque voyage ce carnet est remis au commandant de bord. Il est à la disposition des services chargés du contrôle de l'application de la réglementation du travail.

Article 312-12

1 - Lorsque le **terme d'un contrat** de travail à durée déterminée survient en cours de voyage le contrat est prorogé jusqu'à l'achèvement du voyage.

2 - Lorsque la **résiliation d'un contrat** de travail à durée indéterminée a lieu pendant le voyage, le délai de préavis commence à courir le jour suivant l'achèvement du voyage.

Article 312-13

Ne donnent lieu à aucune prestation les maladies, blessures ou incapacités des navigants professionnels résultant d'une faute intentionnelle de leur part, établie par le juge sur la base du rapport d'enquête accident.

Article 312-14

1 - En cas d'**incapacité temporaire** résultant d'un accident ou d'une maladie imputable à l'exercice de ses fonctions et reconnue comme telle par un médecin qualifié de l'aéronautique civile, tout navigant professionnel a le droit de percevoir jusqu'à la reprise de ses fonctions les **salaires et prestations** alloués par la réglementation en vigueur ou par des conventions spéciales conclues entre exploitants et personnels navigants ou par les dispositions plus avantageuses du contrat de travail.

2 - En cas d'**incapacité permanente** résultant d'un accident ou d'une maladie **imputable à l'exercice de ses fonctions**, et constatée par un médecin qualifié de l'aéronautique civile, tout navigant professionnel est fondé à percevoir les **indemnités et pensions** prévues par la réglementation en vigueur ou par des conventions spéciales conclues entre exploitants et personnels navigants ou par les dispositions plus avantageuses du contrat de travail.

3 - Les exploitants prennent les dispositions nécessaires pour **réserver** certains emplois à ceux de leurs navigants professionnels qu'une incapacité permanente rendrait inaptes au vol sans les rendre inaptes au travail.

4 - En cas de **décès** du navigant professionnel imputable à l'exercice de ses fonctions les indemnités et pensions sont versées à ayants-droit ou aux personnes désignées par l'intéressé dans le contrat de travail.

TITRE 2

LES FONCTIONS ET RESPONSABILITES DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

Article 320

1 - L'équipage est constitué par l'ensemble des personnels embarqués, **personnel navigant technique et personnel navigant commercial**, exerçant leurs fonctions à bord de l'aéronef.

2 - La **composition de l'équipage** est déterminée, selon la réglementation en vigueur, d'après :

- le type de l'aéronef,
- les caractéristiques et la durée du vol,
- la nature de l'activité aérienne.

Article 320-1

- Pour les activités de **transport public** et de **travail aérien** l'exploitant doit, avant chaque vol, fixer la composition de l'équipage et en établir la **liste nominative**.

Article 320-2

- Les membres de l'équipage dont les noms figurent sur la **liste nominative** ont la qualité de préposés de l'exploitant.

Dans l'exercice de leurs fonctions les préposés agissent au nom et pour le compte de l'exploitant.

CHAPITRE 1

EQUIPAGE ET COMMANDANT DE BORD

Article 321

1 - La composition de l'**équipage de conduite** (P.N.T) doit au moins correspondre à celle qui est prévue par le **manuel d'exploitation** et la réglementation en vigueur.

2 - La composition de l'**équipage assurant des services complémentaires de bord** (P.N.C) doit au moins correspondre à celle qui est prévue en matière de sécurité par la réglementation en vigueur.

Article 321-1

1 - L'**équipage de conduite** a pour mission d'assurer les fonctions nécessaires à la conduite en toute sécurité et conformément aux règles de la circulation aérienne applicables au **régime de vol** de l'aéronef.

2 - Ces fonctions concernent le **pilotage**, la **navigation**, la **mécanique**, les **télécommunications** et en outre, pour le travail aérien, l'**utilisation de matériels spéciaux** tel que notamment caméras, appareil de météorologie ou de travail agricole.

3 - Chacune de ces fonctions doit être assurée par un membre de l'**équipage titulaire des brevets et licences réglementaires**. Dans le cas où un remplaçant est prévu, pour seconder le titulaire de la fonction, ce remplaçant, doit être capable d'effectuer les tâches essentielles du titulaire en cas de décès ou d'empêchement de ce dernier.

Article 321-2

1 - L'autorité chargée de l'aviation Civile peut, pour le transport public et le travail aérien, autoriser l'exploitation d'aéronef dont la masse maximum au décollage est égale ou inférieure à 5.700 Kg avec un seul membre d'équipage pour des vols de courte durée.

2 - Dans ce cas l'aéronef sera équipé ou de manière à permettre au pilote d'assurer, de son siège, les fonctions de pilotage, de navigation et de télécommunications ainsi que les opérations d'urgence.

Article 321-3

1 - La fonction de **pilotage** a pour titulaire le pilote, **commandant de bord**, dont le nom figure en premier sur la **liste de l'équipage**.

2 - La nombre de pilotes, exigés par la réglementation et pour la sécurité des vols, est déterminé d'après le type de l'aéronef et la nature de son exploitation sous réserve des dispositions de l'article 321-2

3 - Pour tout aéronef affecté au **transport public** dont la masse maximum ou décollage est supérieure à 5.700 Kg le nombre de pilotes est au moins égal à deux.

4 - Le nom du **copilote** figure en second sur la liste de l'équipage. Il assiste le commandant de bord, le remplace en cas de décès, de défaillance ou d'empêchement, et le cas échéant, prend le commandement de l'aéronef jusqu'à la fin du vol.

5 - Le premier et le second pilotes doivent posséder les **qualifications de type** correspondant à leurs licences.

6 - Les personnels navigants doivent occuper les sièges qui leur sont destinés pendant les manoeuvres de **décollage, d'approche et d'atterrissage**. Sur les type d'aéronefs longs courriers pourvus de deux équipages les aménagements à bord doivent être tels que **l'équipage de relève** ne gêne pas l'équipage de conduite. Dans ce cas, avant chaque vol, deux listes nominatives des équipages sont établies et indiquent l'heure et le lieu fixé pour la relève.

7 - Tout pilote doit être **contrôlé en vol** au moins deux fois par an par des **instructeurs agréés**, à des intervalles et selon des **modalités** qu'il appartient à l'autorité chargée de l'Aviation Civile de définir. Les contrôles sont mentionnés sur le carnet de vol visés par les instructeurs.

Article 321-4

1 - L'exploitant d'un aéronef doit s'assurer que les membres de l'équipage technique exerçant la fonction de **navigation** en route, la fonction **mécanique** et la fonction télécommunications aient l'expérience que la sécurité et la réglementation de la circulation aérienne imposent

2 - Lorsque l'aéronef est affecté au **transport public** les titulaires de ces fonctions doivent posséder les licences et qualifications de **navigateur** ou de **mécanicien navigant**.

3 - Les titulaires de ces fonctions sont contrôlés en vol par des instructeurs agréés à des intervalles et selon des modalités qu'il appartient à l'autorité chargée de l'Aviation Civile de définir. Ces contrôles sont mentionnés sur les carnets de vol et visés par les instructeurs.

Article 321-5

1 - Le **personnel navigant commercial** figure sur la liste **nominative** de l'équipage établie avant chaque vol. Le personnel navigant commercial est chargé à bord d'un aéronef de **transport public** :

- . de la **sécurité et du confort des passagers** ;
- . de la transmission et du contrôle de l'exécution des ordres du commandant de bord destinés aux passagers ;
- . Des tâches commerciales prévues par l'exploitant telles que notamment la mise en place, le pointage et la vérification des passagers.

2 - Le personnel navigant commercial peut être également chargé :

- . des tâches administratives lors du **transit** ou lors de la distribution de fiches de débarquement notamment ;
- . de prestations spéciales à l'égard de certaines catégories de passager comme les personnes handicapées ou âgées, les **enfants accompagnés** ou voyageant seuls (U.M) notamment ;
- . de prestations communes comme, par exemple, les services de repas et de boissons ou des ventes à bord.

3 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile fixe :

. Le nombre minimum pour chaque type d'aéronef de ceux des membres du personnel navigant commercial qui doivent être titulaire d'un **certificat de sécurité et sauvetage** ;

. Les conditions dans lesquelles doivent être assurés la **formation et les stages** destinés à l'utilisation par le personnel navigant commercial des installations et matériels de secours et sécurité embarqués ;

. Les conditions de délivrance du brevet et du certificat de sécurité et sauvetage.

Article 321-6

L'équipage est placé sous les ordres du commandant de bord.

2 - le commandant de bord exerce également son **autorité** sur les passagers et les biens embarqués.

3 - La commandant de bord assume le **commandement** et la **responsabilité de l'aéronef** pendant le temps de service de vol.

Article 321-7

- Le commandant de bord est chargé de la sécurité de l'aéronef placé sous son autorité et sa responsabilité.

Article 321-8

1 - Conformément aux dispositions de l'article 122-2 **avant d'entreprendre un vol** le commandant de bord doit procéder au **dépôt du plan de vol** et le cas échéant , après avoir pris ou reçu les instructions des services compétents de l'Aéronautique Civile et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire et l'altitude de vol.

2 - **Avant d'entreprendre un vol** le commandant de bord doit procéder aux vérifications et contrôles prévus (article 122-4), s'informer des conditions météorologiques probables du vol (article 122-5), veiller à la répartition des marchandises en soute et aux réserves de sécurité effectuer les essais de sécurité et faire procéder au verrouillage des portes.

3 - A l'issue des contrôle et vérifications, effectués le cas échéant avec les membres qualifié de l'équipage, le commandant de bord peut suspendre le départ du vol pour tout motif touchant à la sécurité. Le commandant de peut notamment :

- exiger que les **services de police** procèdent à la **fouille des passagers** ou faire débarquer les bagages de tout passager dont le nom figure sur la liste des passager (P.O.B) mais qui ne se présente pas au départ

- **faire débarquer** tout membre de l'équipage qu'il estime n'être pas en mesure d'exercer ses fonctions, tout passager et toute partie du chargement susceptible de présenter un danger pour la **sûreté, la sécurité, la salubrité** ou le bon ordre à bord de l'aéronef ;

- **reporter le départ** jusqu'à ce que l'état de la structure externe de l'aéronef, de la piste, de la température, des conditions météorologiques permettent de la prendre sans mettre en danger la sécurité de l'aéronef de manière téméraire ou présomptueuse.

4 - Si l'exploitant a prévu un équipage de relève, les deux commandants de bord collaborent à l'exécution des dispositions du présent article.

Article 321-9

1 - Encours de vol le commandant de bord peut, pour des motifs de sécurité et sous réserve le cas échéant d'en rendre compte aux services de contrôle de la circulation aérienne et à l'exploitant :

- changer l'itinéraire initialement prévu,
- changer l'altitude de vol,
- changer de régime de vol,
- changer de destination,
- décider de larguer une partie du carburant,

- décider d'interrompre le vol,
- modifier la répartition des charges au sein de l'équipage.

2 - Le commandant de bord d'un aéronef est responsable du respect des **règles de l'air** auxquelles il ne peut déroger que pour des raisons impérieuses de sécurité ou en cas **d'urgence**.

3 - Le commandant de bord décide en dernier ressort de l'**utilisation** de l'aéronef. Il exécute les instructions des **services de contrôle** de la navigation aérienne. Si une instruction des services de contrôle de la navigation aérienne n'est pas jugée satisfaisante par le commandant de bord il lui appartient de demander une modification de cette instruction. Les autorisations et instructions des services de contrôle de la navigation aérienne ne peuvent servir de prétexte au commandant de bord pour enfreindre les règles de l'air ou pour mettre en jeu la sécurité de l'aéronef.

4 - En cas de **force majeure** mettant en jeu la **sécurité de l'aéronef** si le commandant de bord est amené à prendre des décisions contraires aux règles de l'air ou aux règles locales de la circulation aérienne il en informe, sans délai, tous les services concernés en se conformant aux procédures internationales.

5 - En cas de **détournement** ou de **capture illicite** le commandant de bord prend les décisions qui lui paraissent les plus appropriées à la situation et à la sécurité de l'aéronef.

6 - Le commandant de bord doit veiller à ce que l'équipage et les passagers puissent recevoir ses instructions et les exécuter. Il doit veiller à ce que les passagers soient informés de l'emplacement et du mode d'utilisation des équipements de secours individuels et collectifs.

7 - Le commandant de bord ne doit pas conduire l'aéronef de manière **négligente ou imprudente** susceptible d'entraîner un danger pour la sécurité des personnes et des biens embarqués. En cas de **fatigue** ou d'une **déficience physique** quelconque il doit s'abstenir d'exercer ses fonctions et, si nécessaire, interrompre le vol. En l'absence de remplaçant qualifié ou d'équipage de relève il agira de même en cas de fatigue ou de déficience physique de tout membre du personnel navigant technique dont les fonctions sont essentielles pour la conduite en toute sécurité de l'aéronef.

8 - Pour obtenir une **assistance en vol** ou se déclarer en **état de détresse** le commandant de bord observera la réglementation et les procédures en vigueur et, si nécessaire, utilisera tout autre moyen.

9 - si le commandant de bord est **témoin** d'une situation mettant des **personnes en péril** à bord d'un autre aéronef ou de tout autre moyen de transport de surface ou s'il a connaissance d'un **message ou signal de détresse**, radio ou visuel, il devra procéder à l'identification de cette situation, relever l'heure et la position et informer sans délai tout organisme de secours approprié à défaut de pouvoir prêter lui-même assistance.

10 - Si une personne à bord a commis ou si le commandant de bord est fondé à croire qu'une personne est sur le point de commettre une infraction ou un acte de nature à compromettre la **sécurité** de l'aéronef, des personnes et des biens ou le **bon ordre** et la discipline à bord il doit prendre les mesures raisonnables nécessaires y compris des mesures de contrainte. A cet effet le commandant de bord peut autoriser ou requérir l'assistance des membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, autoriser ou demander celle des passagers.

11 - Le commandant de bord doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir informer les autorités locales de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.

Article 321-10

1 - après une **interruption de vol** ou à l'**escale** en cas de difficulté dans l'exécution du vol, le commandant de bord, après avoir obtenu ou non les instructions ou un mandant spécial de l'exploitant de l'aéronef, peut en qualité de **consignataire** de l'aéronef :

- faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre la poursuite du vol dans les plus bref délai possible. Dans ce cas l'équipage pourra être appelé à participer au dépannage et à la remise en état de l'aéronef en application de l'article 31-22;

- prendre toutes dispositions et effectuer toutes les dépenses nécessaires pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;

- engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement du vol et le congédier ;

- emprunter les sommes nécessaires à l'achèvement du vol.

2 - Le commandant de bord peut **débarquer**, sur le territoire de l'Etat où il atterrit avant la fin du vol, toute personne à l'égard de qui il a pris des **mesures de contrainte** afin de la remettre aux autorités locales en leur communiquant les informations et éléments de preuve qui sont légitimement en sa possession.

3 - Le commandant de bord peut également débarquer à l'**escale** tout membre de l'équipage, tout passager ou toute marchandise qui représente un danger pour la **sécurité, la sûreté, la salubrité** ou le **bon ordre** à bord de l'aéronef.

4 - Le commandant de bord consigne sur le **carnet de route** les incidents, accidents, naissance et décès survenus à bord.

Article 321-11

1 - A la fin du vol le commandant doit établir un rapport sur tout **incident ou accident** survenu au cours du vol et affectant ou pouvant affecter la sécurité de l'aéronef. Ce rapport est transmis dans les quarante-huit heures à l'exploitant et, le cas échéant, à l'autorité de l'Aviation Civile.

2 - Tout accident survenu dans l'espace aérien du Bénin et concernant la sécurité de l'aéronef doit être signalé par le commandant de bord conformément aux dispositions de l'article 122-11. S'il y a lieu le commandant de bord indique les dommages causés aux personnes ou aux biens.

3 - Le commandant de bord doit également établir un rapport pour toute **infraction aux règles de la circulation aérienne** et signaler à l'exploitant de l'aéronef et aux services concernés en les consignants sur le **carnet de route** les défauts de l'aéronef et de ses équipements ainsi que les **anomalies** relevées lors de l'utilisation des aides à la navigation, des équipements aéroportuaires et des installations aéronautiques.

4 - Le commandant de bord de tout **aéronef** en provenance ou à destination du Bénin doit produire aux autorités compétentes **les documents relatifs à l'entrée et à la sortie** du territoire des passagers et du fret prévus par la réglementation en vigueur et les articles 122 et suivants du présent code.

5 - Le commandant de bord doit veiller à ce qu'un membre de l'équipage de conduite ou d'un représentant de l'exploitant transmette au centre météorologique ou au **bureau de piste** les imprimés relatifs aux **observations météorologiques**, régulières spéciales ou complémentaires, faites pendant le vol et susceptibles d'affecter la sécurité de la circulation (AIREP, ARP, ARS).

6 - Le commandant de bord d'un aéronef qui a fait l'objet d'un **détournement** ou d'une capture illicite communique aux autorités locales, dès que les circonstances le lui permettent, tous les renseignements utiles sur les auteurs et sur les circonstances de l'infraction.

CHAPITRE 2

LES RESPONSABILITES DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

Article 322

- Tout membre du **personnel navigant professionnel** assume à l'égard des personnes à bord, des tiers et de l'exploitant de l'aéronef les **responsabilités civile, pénale et disciplinaire** des actes accomplis dans ses fonctions en violation de la réglementation en vigueur et des dispositions du présent code.

Article 322-1

1 - Le commandant de bord est responsable des **infractions** aux règles de l'air établies par les conventions, les lois et règlements des Etats et les dispositions des articles 121 et 122 ci-dessus.

2 - Le commandant de bord doit prendre toute les précautions nécessaires afin d'éviter les dommages résultant des **évolutions** de l'aéronef placé sous son autorité.

3 - Le commandant de bord est civilement et pénalement responsable des dommages causés aux tiers à la surface pendant le vol de l'aéronef et des dommages résultant des atterrissages et décollages, accidentels ou non, effectués hors aérodromes, des jets et des tirs effectués depuis l'aéronef placé sous son autorité, des **nuisances** dues au non respect des hauteurs minima de survol ainsi que des abordages et collisions dont il est l'auteur conformément aux articles 121-13 ci-dessus.

4 - Lorsque le commandant de bord agit au nom et pour le compte d'un exploitant dont il est le préposé, l'exploitant est responsable de plein droit des dommages causés aux tiers à la surface (article 121-22) par les évolutions de l'aéronef autres que le simple passage conforme aux règles de la circulation aérienne, sauf s'il prouve que les dommages causés sont dûs exclusivement à la faute de son préposé. L'exploitant, tenu pour responsable, dispose d'une **action récursoire** contre le commandant de bord.

5 - Lorsque des dommages causés aux tiers résultent d'une infraction aux règles de la circulation aérienne l'autorité chargée de l'Aviation Civile peut prendre à l'égard du commandant de bord les **sanctions disciplinaires** décidées par le **conseil de discipline** du personnel navigant.

6 - A l'occasion du survol délibéré des zones **interdites** ou **réservées** (article 212-14) et du survol sans autorisation préalable des **régions inhospitalières** (article 121-15) le commandant de bord engage sa **responsabilité pénale et disciplinaire**.

7 - Le commandant de bord engage sa responsabilité civile, **pénale et disciplinaire** lorsqu'il :

- néglige de donner aux personnes à bord **les instructions de sécurité** qu'imposent les circonstances du vol et lorsqu'il ne fait pas vérifier leur exécution ;

- conduit l'aéronef placé sous son autorité d'une manière négligente et imprudente contraire aux règles de sécurité et au manuel d'exploitation ;

- conduit l'aéronef ou laisse participer sciemment à la conduite de l'aéronef un membre de l'équipage sous l'influence de **boissons alcooliques** ou de **substances psychotropes**

- néglige de prendre à l'égard d'une personne à bord dont le comportement est une menace au **bon ordre**, à la **sécurité** de l'aéronef, les mesures de contrainte nécessaires ou néglige d'informer, dès que cela est possible, les autorités locales des mesures de contrainte qu'il a prises à l'égard d'une personne à bord.

8 - Le commandant de bord doit rendre compte à l'exploitant des circonstances qui l'on conduit à **débarquer** un membre de l'équipage, un passager ou tout ou partie du fret pour garantir la **sécurité** du vol sans que cette décision puisse engager sa responsabilité civil, pénale ou disciplinaire.

9 - Le commandant de bord ne saurait être tenu pour responsable des dommages résultant du **report du départ** ou de **l'interruption** du vol, décidée pour des raisons de sécurité.

10 - En cas de détournement ou de **capture illicite** le commandant de bord ne saurait être tenu pour responsable des décisions prises sous la menace qui pourraient être contraires aux règles de la **circulation aérienne**, aux **règles de sécurité** ou au manuel **d'exploitation**. Dès que possible le commandant de bord fait connaître ses décisions aux autorités de l'Aviation Civile concernées et à l'exploitant qui lui apportent tous les concours nécessaires pour faciliter l'atterrissage de l'aéronef et garantir la sécurité des personnes et des biens à bord.

Article 322-2

- Tout membre du **personnel navigant professionnel** engage sa **responsabilité pénale et disciplinaire** :

1 - Lorsqu'il ne fait pas procéder à son inscription sur le registre prévu à l'article 311-1 ci-dessus quand elle est obligatoire ;

2 - Lorsqu'il **exerce** ses fonctions sans le **contrat de travail** écrit prévu à l'article 312 ci-dessus ;

3 - Lorsqu'il exerce ses fonctions sans être régulièrement titulaire des brevets, certificats licences et qualifications en état de validité exigés par la réglementation en vigueur ;

4 - Lorsqu'il exerce ses fonctions au Bénin avec des **brevets, certificats, licences ou qualifications délivrés à l'étranger** et non validés par l'autorité chargée de l'Aviation Civile :

5 - Lorsqu'il exerce ses fonctions sans posséder ou tenir à jour le **carnet de vol** et le **carnet individuel** de travail exigés par la réglementation en vigueur ou en consignait sur ces carnets des informations inexactes.

Article 322-3

- Tout membre du personnel **navigant professionnel engage** sa responsabilité civile, pénale et disciplinaire lorsqu'il se livre délibérément à des actes étrangers à l'exercice de ses fonctions et contraires à la réglementation en vigueur.

Article 322-4

1 - L'**exploitant** d'un aéronef engage sa **responsabilité civile pénale** dans les conditions prévues aux articles 112 à 122 - 13 et lorsqu'il contrevient aux dispositions de l'article 312 ci-dessus.

2 - L'**exploitant** d'un aéronef engage sa **responsabilité civile à l'égard des tiers à la surface** selon les dispositions des articles 121-22 et 322-1 § 4 ci-dessus dans le cas des dommages causés à la surface par l'aéronef en vol ou les personnes ou les choses qui en proviendraient.

3 - La responsabilité de l'**exploitant** à l'occasion des dommages causés aux personnes et aux biens à la surface par la chute accidentelle de l'aéronef ou un atterrissage d'urgence est appréciée selon le droit commun.

4 - L'**exploitant** engage sa **responsabilité civile** à l'égard des **passagers et du fret à bord** de l'aéronef dans les conditions déterminées par les articles 422 et suivant ci-dessous.

5 - La responsabilité civile de l'**exploitant** à l'égard du personnel **navigant professionnel** est mise en jeu pour l'application des articles 312 à 312-14 devant la juridiction compétente selon le droit commun.

6 - La **responsabilité pénale** de l'**exploitant**, à l'égard des personnels **navigants professionnels** ou des **services de l'autorité** chargée de l'Aviation Civile, est mise en jeu devant les juridictions compétentes selon les dispositions du code pénal.

Article 322 - 5

1 - A défaut de règles spéciales la **responsabilité pénale** du commandant de bord est mise en jeu devant la juridiction compétente selon les dispositions du code pénal.

2 - A défaut de règles spéciales la **responsabilité civile** du commandant de bord à l'égard des membres de l'équipage et de l'exploitant est mise en jeu devant la juridiction compétente selon les dispositions du droit commun.

Article 322-6

1 - la **responsabilité disciplinaire du personnel** navigant professionnel est mise en jeu selon les dispositions du présent article.

2 - Il est institué auprès de l'autorité chargée de l'Aviation Civile un **Conseil de Discipline** chargé de délibérer sur les sanctions disciplinaires à prendre à l'égard des navigants professionnels auteurs de fautes commises dans l'exercice de leurs fonctions ou ayant fait l'objet d'une condamnation définitive pour crime ou délit contre la probité ou les moeurs.

3 - Le **conseil de discipline**, juridiction spécialisée, est composé :

1. du représentant de l'autorité chargée de l'Aviation Civile, président du Conseil de discipline ;
2. du directeur ou de son représentant ;
3. du représentant du **service chargé** du contrôle de la sécurité de la navigation aérienne ;
4. du représentant de l'autorité chargée de la fonction publique ;
5. d'un pilote de ligne, commandant de bord, désigné par le **personnel** navigation technique ;
6. du représentant du personnel navigant professionnel désigné par les navigants professionnels de transport public et de travail aérien ;
7. du représentant du personnel navigant commercial ;
8. du représentant de l'entreprise à laquelle appartient le navigant professionnel traduit devant le conseil de discipline.

4 - Les membres du Conseil de discipline demeurent en fonction pendant deux ans. Ils sont renouvelables.

5 - Ne peuvent faire partie du Conseil de discipline les personnes ayant encouru une condamnation inscrite à l'extrait n°2 du casier judiciaire ou qui ont fait l'objet d'une sanction disciplinaire prononçant le retrait temporaire ou définitif d'une ou plusieurs licences ou qualifications.

6 - Le conseil de discipline est saisi par l'autorité chargée de l'Aviation Civile à l'initiative des services compétents.

7 - Le président du conseil de discipline notifie à l'intéressé la poursuite dont il fait l'objet, les griefs articulés à son encontre et l'invite à présenter, dans un délai au moins égal à 15 jours, ses observations écrites.

L'intéressé peut prendre connaissance de son dossier auprès du secrétaire du Conseil de discipline assuré par un fonctionnaire de la direction de l'Aviation Civile, lié par le secret.

Le président convoque l'intéressé devant le conseil de discipline cinq jours au moins avant la date fixée pour la comparution. L'intéressé peut se faire assister par un défenseur.

Le Conseil de discipline entend le rapporteur désigné par le Président parmi les membres du conseil ou les fonctionnaires de la Direction de l'Aviation Civile. Le rapporteur instruit l'affaire en recueillant toutes les informations utiles

Le Conseil de discipline entend l'intéressé ou son représentant en sa défense. Si l'intéressé ne comparait pas et ne se fait pas représenter, le Conseil de discipline peut passer outre et délibérer valablement. Le Conseil de discipline peut entendre toute personne qu'il juge utile et délibère valablement à la majorité des trois-quarts de ses membres.

8 - Les délibérations du Conseil de discipline ont lieu hors de la présence de l'intéressé et de son défenseur. Elles ne sont pas publiques et sont acquises à la majorité de cinq voix par un vote à bulletin secret. Le rapporteur ne prend pas part au vote lorsqu'il a été choisi en dehors des membres du Conseil de discipline. Le Conseil de discipline dispose, à compter de la comparution de l'intéressé, d'un délai de 15 jours pour prendre la sanction disciplinaire immédiatement communiquée aux services compétents de l'Aviation Civile. Ces décisions ne sont susceptibles d'aucun recours.

9 - Les sanctions disciplinaires relevant de la compétence du Conseil de Discipline sont :

Le retrait temporaire, avec ou sans sursis, d'une ou plusieurs licences ou qualifications :

Le retrait définitif d'une ou plusieurs licences ou qualifications ;

La radiation du registre visé à l'article 311-1.

10 - En cas de faute grave d'un navigant professionnel l'autorité chargée de l'Aviation Civile peut, en attendant la délibération du Conseil de Discipline, suspendre l'intéressé de l'exercice de ses fonctions pour une durée qui ne saurait excéder deux mois. pendant cette suspension le navigant professionnel perçoit son salaire de base.

Article 322-7

- Les autres sanctions disciplinaires telles que **l'avertissement, le blâme, la mise à pied et le licenciement pour faute**, s'il n'en est pas disposé autrement par un texte spécial, relèvent de la compétence de l'autorité chargée de l'Aviation Civile sur proposition des services ou à la demande de l'exploitant en application du contrat de travail. Le cas échéant le licenciement pour faute peut entraîner la mise en jeu de la responsabilité disciplinaire devant le Conseil de Discipline.

Article 322-8

- Les sanctions disciplinaires à l'égard **du personne navigant non professionnel** sont prises dans les mêmes conditions par le Conseil de Discipline composé :

- . du représentant de l'autorité chargée de l'Aviation Civile;
- . du directeur de l'Aviation Civile ou de son représentant;
- . du représentant des services de contrôle de la navigation aérienne ;
- . du représentant de la formation aéronautique au Bénin ;
- . de deux représentants des **pilotes privés**.

Article 322-9

1 - En cas d'infraction aux règles de la circulation aérienne commise par un **navigant étranger**, professionnel ou non, titulaire de licences et qualifications délivrées par un autre Etat et indépendamment des responsabilités civile et pénale susceptibles d'être engagées à son encontre, la **sanction disciplinaire** qui peut être prise, par l'autorité chargée de l'Aviation Civile sur proposition des services compétents, est **l'interdiction temporaire** ou **l'interdiction définitive** du survol du territoire du Bénin.

2 - Cette interdiction est notifiée par les services des Affaires Etrangères aux autorités de l'Aviation Civile de l'Etat dont le navigant étranger à la nationalité.

QUATRIEME PARTIE

TRANSPORT ET TRAVAIL AERIEN (4)

TITRE I - LES EXPLOITANTS ET LES AERONEFS (41)

CHAPITRE 1 - LES EXPLOITANTS (411)

CHAPITRE 2 - LES AERONEFS DE TRANSPORT ET DE TRAVAIL AERIEN (412)

TITRE 2 - LE REGIME JURIDIQUE DU TRAVAIL AERIEN (42)

CHAPITRE 1 - LE CONTRAT DE TRANSPORT AERIEN (421)

CHAPITRE 2 - LES RESPONSABILITES ET LES SANCTIONS (422)

DEFINITIONS

Article 400

- Le **transport aérien** consiste à conduire par aéronef, d'un point de départ à un point de destination convenus, des passagers, des marchandises ou du courrier.

Article 400-1

1 - Le **transport aérien international** est celui qui emprunte les espaces aériens de deux ou plusieurs Etat et de la Haute Mer ou, si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même Etat, lorsqu'une **escale**, technique ou commerciale, est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

2 - Le **transport aérien domestique, petit cabotage**, est celui qui est effectué entre un point de départ et un point de destination situés sur le territoire d'un même Etat. **Le transport aérien domestique est international, grand cabotage**, lorsqu'entre le point de départ et le point de destination, situés soit sur le territoire d'un même Etat, soit sur **des territoires** relevant de la souveraineté d'un même Etat, il donne lieu au survol de la Haute Mer, ou au survol d'un ou plusieurs autres Etats ou à une escale sur le territoire d'un autre Etat.

Article 400-2

1 - Le transport aérien peut être **public** ou **privé**.

2 - Le **transport public aérien** de passagers, de marchandises ou de courrier est celui qui est effectué à titre professionnel moyennant une rémunération ou un salaire et conformément à la réglementation en vigueur.

3 - Le **transport aérien privé** est celui qui est effectué au bénéfice exclusif du propriétaire de l'aéronef et à des fins personnelles.

Article 400-3

1 - Le **transport aérien public** peut être **régulier** ou **non régulier**

2 - Le **transport aérien public** peut être **régulier** ou **service aérien régulier** est celui auquel manque l'une des

caractéristiques du transport aérien public régulier. Il correspond, notamment, au transport aérien par **charter** ou **vol nolisé** ou au transport à demande par aéronef taxi.

Article 400-4

1 - Toute activité aérienne autre que le transport aérien, public ou privé, est une activité de travail aérien lorsqu'elle est effectuée pour autrui moyennant une rémunération ou un salaire.

2 - Le travail aérien est l'activité, rémunérée ou salariée, de navigants professionnels de l'aviation civile qui utilisent un aéronef à d'autres fins que le transport aérien. Il a notamment pour objet : l'instruction aérienne, la photocopie, le relevé topographique, la publicité aérienne, le parachutage, le largage ou treuillage d'objets, les opérations agricoles et sanitaires, les vols de contrôles ou scientifiques et les vols de démonstration et propagande comme les baptêmes de l'air.

Article 400-5

- Le transport aérien international peut être exécuté par plusieurs **transporteurs successifs** considérés comme **transporteurs contractuels**.

Article 400-6

1 - Le transport aérien public peut être **combiné** avec d'autres modes de transport de surface.

2 - La **coordination** entre le transport aérien public et les transports de surface est organisée par l'autorité chargée des transports.

Article 400-7

- Le transport public aérien du **courrier** est assuré dans les conditions fixées par la convention relative à l'Union Universelle et selon les contrats conclus par l'autorité chargée des postes avec les entreprises de transport public aérien régulier.

TITRE 1

LES EXPLOITANTS ET LES AERONEFS

Article 410

1 - Aux fins du présent code ont la qualité d'**exploitants** d'aéronefs :

- les **entreprises de transport aérien public** ;
- les **entreprises de travail aérien** ;
- le **propriétaire** d'un aéronef inscrit sur le registre d'immatriculation conformément aux articles 115-5 et 112- ci-dessus ;
- le **locataire** d'un aéronef sans équipage ;
- l'**affréteur** d'un aéronef assumant la **direction de l'équipage**.

2 - Aux fins du présent code ont la qualité d'**entreprises** de transport public ou de travail aérien, les personnes physiques ou morales qui effectuent pour autrui à titre professionnel et contre rémunération des activités de transport ou de travail aérien.

3 - Aux fins du présent code ont la qualité de **préposés** d'un exploitant les personnes physiques exerçant leurs fonctions au nom et pour le compte de l'exploitant et dans la limite de leurs attributions.

CHAPITRE 1

LES EXPLOITANTS

Article 411

1 - Les personnes physiques ou morales ne peuvent exercer une activité de transport public aérien ou de travail aérien qu'après avoir obtenu l'**autorisation** de l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

2 - La **demande d'autorisation** est introduite dans les formes et conditions arrêtées par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

3 - La demande d'autorisation doit donner les preuves des **garanties techniques et financières** exigées conformément aux conventions internationales et aux lois en vigueur.

4 - L'autorisation précise :

- . la **période de temps** pour laquelle elle est accordée ;
- . la **nature de l'activité** aérienne ;
- . le ou les **types d'aéronefs** utilisés et le ou les **aérodromes ou aéroports d'attache** ;
- . les zones géographiques des services ;
- . la périodicité des renseignements statistiques à fournir.

5 - L'autorisation délivrée à un exploitant ne peut être **sous-traitée** par lui, en tout ou en partie, qu'après accord de l'autorité chargée des transports.

Article 411-1

1 - Le **transport aérien public** entre deux points situés sur le territoire est réservé aux exploitants béninois.

2 - Toutefois l'autorité chargée de l'Aviation Civile, en vertu d'une convention internationale en vigueur ou en raison de l'absence d'exploitants étrangers à assurer le transport aérien domestique.

3 - **Le transport aérien public domestique** fait l'objet d'une convention conclue entre l'Etat, représenté par l'autorité chargée de l'Aviation Civile, et l'exploitant désigné et autorisé.

4 - Cette convention fixe notamment : les points à desservir, les fréquences, les horaires et les tarifs. Elle peut également fixer, le cas échéant, les subventions ou garanties d'équilibre.

Article 411-2

- **Les services aériens internationaux**, en provenance ou à destination du Bénin, sont assurés par des exploitants disposant d'une autorisation spéciale et temporaire délivrée par les autorités compétentes de l'Aviation Civile.

Article 411-3

1 - **Les services aériens internationaux régulier** ne peuvent être exploités qu'en vertu de permissions ou autorisations préalables et dans les conditions spécifiées par ces permissions ou autorisations.

2 - Les conditions spécifiées de la création et de l'exploitation de services internationaux réguliers résultent **d'accords aériens**, bilatéraux ou multilatéraux, librement négociés et conclus par le Bénin pour l'échange de **droits de trafic**.

3 - Les accords aériens fixent les libertés échangées ou droits de trafic, les itinéraires, les points desservis, les capacités, les fréquences, les entreprises exploitantes, les tarifs, ainsi que toutes autres conditions utiles et conformes à la réglementation en vigueur.

4 - Les aéronefs immatriculés à l'étranger assumant des **services aériens internationaux réguliers** peuvent, sous réserve de réciprocité, pénétrer dans l'espace aérien du Bénin et le traverser en **transit** sans escale ou **atterrir pour des raisons non commerciales** à condition de se conformer, le cas échéant, à la réglementation concernant les **routes** à suivre, les **aéroports** désignés et les redevances et taxes à acquitter.

5 - Les routes à suivre et les aéroports sont déterminés par l'autorité responsable de l'Aviation Civile.

6 - Conformément aux accords aériens qui ont été conclus l'autorité chargée de l'Aviation Civile autorise l'admission au Bénin des **entreprises étrangères** exploitant des services aériens internationaux réguliers.

Article 411-4

1 - Les exploitants des **services aériens réguliers** doivent porter à la connaissance du public leurs itinéraires, horaires et tarifs.

2 - Les **itinéraires** des services aériens réguliers font l'objet de l'**approbation** préalable des autorités compétentes de l'Aviation Civile. Aucun exploitant d'un service aérien régulier ne peut modifier un itinéraire approuvé ni suspendre l'exploitation du service sans autorisation préalable. En approuvant les itinéraires des transports aériens **non réguliers** l'autorité compétente de l'Aviation Civile veille à ce que les points desservis ne soient pas situés sur l'itinéraire approuvé d'un service régulier et à ce que le service non régulier ne constitue pas une concurrence préjudiciable au service régulier.

3 - Les **horaires** des services aériens réguliers sont transmis pour approbation aux autorités compétentes de l'Aviation Civile. Ils entrent en application si dans le délai de 15 jours ils n'ont soulevé aucune objection de la part de ces mêmes autorités.

4 - Les **tarifs** passagers et marchandises des services aériens réguliers sont soumis à l'approbation des autorités de l'Aviation Civile. Les tarifs approuvés sont identiques sur un même itinéraire ou sur la même partie d'un itinéraire pour tous les exploitants. Les tarifs passagers et marchandises des transports aériens non réguliers sont fixés d'un commun accord entre l'exploitant et le passager ou l'expéditeur.

Article 411-5

1 - Conformément à la réglementation en vigueur les aéronefs immatriculés à l'étranger assurant des **transports aériens internationaux non réguliers** ont le droit :

1. de **pénétrer** dans l'espace aérien du Bénin et de le **traverser en transit** sans escale en suivant les routes qui pourront être prescrites ;

2. d'**atterrir pour des raisons non commerciales** sur les aéroports désignés en acquittant les taxes et redevances fixées sans discrimination pour leur utilisation ;

3 - de **débarquer** des passagers, des marchandises ou du courrier en provenance des Etats d'immatriculation, membres de l'O.A.C.I.

4 - d'**embarquer** des passagers, des marchandises ou du courrier à destination des Etats d'immatriculation, membres de l'O.A.C.I.

2 - Pour des droits 1 et 2 ci-dessus les exploitants des aéronefs assurant des transports internationaux non réguliers

doivent aviser les services compétents 72 heures au moins avant le départ de l'aéronef en respectant les autres dispositions du 3 du présent article.

3 - Pour l'exercice des droits 3 et 4 ci-dessus, qui ne sauraient donner lieu au **cabotage**, les exploitants assurant des **transports aériens internationaux non réguliers** doivent :

- aviser, soit directement, soit par la voie diplomatique, les autorités de l'Aviation Civile 15 jours au moins avant le départ de l'aéronef en indiquant le type de l'aéronef, ses marques de nationalité et d'immatriculation, le nom du commandant de bord, les nom et nationalité de l'exploitant et la nature du transport.

4 - Les dispositions du présent article s'appliquent au **transport aérien privé international** et aux activités de **travail aérien international**.

Article 411-6

- Les exploitants béninois sont tenus de fournir aux **services** compétents de l'Aviation Civile et aux dates fixées les **données statistiques relatives au trafic**, aux heures de vol et aux passagers, marchandises et courrier transportés.

Article 411-7

- En cas de **calamité nationale** ou de nécessité impérieuse le Gouvernement peut **réquisitionner** les aéronefs immatriculés au Bénin ainsi que tous les personnels nécessaires à leur utilisation.

CHAPITRE 2

LES AERONEFS DE TRANSPORT ET DE TRAVAIL AERIEN

Article 412

1 - Les aéronefs de transport public utilisés par des exploitants de nationalité béninoise doivent être immatriculés au Bénin et pourvus des documents de bord prévus à l'article 121-1.

2 - Toutefois, si besoin est, l'autorité chargée de l'Aviation Civile peut autoriser un exploitant de nationalité béninoise à utiliser un aéronef de transport public immatriculé à l'étranger et à lui délivrer un **laissez-passer** d'une maximum de six mois renouvelable dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur.

Article 412-1

1 - L'exploitant d'un aéronef de transport public doit disposer, soit au Bénin soit à l'étranger, conformément aux dispositions de l'article 121-9, du personnel et des installations nécessaires sur le maintien en parfait état de vol et pour garantir la sécurité des personnes et marchandises transportées ainsi que la **sécurité** des personnes et des biens à la surface.

2 - Le **commandant de bord** doit veiller à la stricte application du **manuel d'exploitation** et au respect des limites opérationnelles techniques et réglementaires.

Article 412-2

1 - Conformément aux conventions internationales, lois et règlements en vigueur les aéronefs des exploitants de nationalité béninoise autorisés à assurer des services aériens sont soumis aux **contrôles** des services de l'Aviation Civile selon des modalités et une périodicité arrêtées par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

2 - Les contrôles effectués concernent la qualification et les conditions de travail du **personnel navigant** ainsi que les conditions d'**exploitation technique** des aéronefs.

3 - Les contrôles sont effectués au sol ou en vol par des agents qualifiés disposant d'un ordre de mission. La liste nominative **des agents de contrôle** est communiquée aux exploitants qui doivent faciliter leur mission et leur fournir tous les renseignements et documents utiles.

4 - L'autorité chargée de l'Aviation Civile peut déléguer certaines de ses attributions de contrôle à un **organisme technique**. Les frais afférents aux contrôles sont dans ce cas à la charge des exploitants.

Article 412-3

1 - L'exploitant est responsable des conditions d'emploi de ses préposés, personnel navigant professionnel et personnel technique au sol qualifié. L'exploitant doit s'assurer en permanence du respect des règles énoncées aux articles 311 et 312 et veiller à ce que ses préposés soient titulaires des brevets, certificats, licences et qualifications nécessaires à l'exercice de leurs fonctions et en état de validité.

2 - L'exploitant s'assure que chacun de ses préposés connaisse les règles en vigueur se rapportant à l'exercice de ses fonctions. Il veille particulièrement à ce que les pilotes connaissent les règlements et procédures en vigueur dans les Etats traversés et sur les aérodromes qu'ils sont appelés à utiliser. A cette fin l'exploitant d'un aéronef établit un **manuel d'exploitation**.

Article 412-4

1 - Le **manuel d'exploitation** fait partie des **documents de bord** de tout aéronef comme il est dit à l'article 121-1 ci-dessus.

2 - Le manuel d'exploitation est destiné :

1. aux **préposé** de l'exploitant pour la préparation, l'exécution et le contrôle des vols ainsi que pour l'utilisation et l'entretien des aéronefs ;

2. aux **services de l'Aviation Civile** pour vérifier que les instructions et informations que l'exploitant donne à ses préposés sont conformes à la réglementation ainsi qu'aux approbations et autorisations qu'ils ont délivrées.

3 - Le manuel d'exploitation ainsi que ses amendements et mises à jour doivent être approuvés par les services de l'Aviation Civile. Il contient des **instructions et consignes** claires et facilement assimilables, et trois parties distinctes:

a) une partie "**généralités**" comportant sept sections relatives :

- aux **consignes générales** concernant l'autorisation d'exploitation des droits de trafic, les aéronefs utilisés, le contrôle technique, l'admission au poste de pilotage, les consignes commerciales ;

- aux **documents de bord**, document généraux, dossiers et documentation de vol et sacoche de bord ;

- aux **fonctions et responsabilités** pour la préparation des vols et l'exploitation technique de l'aéronef ;

- à la **composition**, à la durée de travail, aux qualifications des membres de **l'équipage** ;

- à la **conduite des vols**, aux limites opérationnelles, aux services et aux transports spéciaux ;

- à la **surveillance des vols**, aux accidents et incidents et aux enregistreurs des conversations de l'équipage de conduite, des signaux sonores d'alarme et des paramètres de vol ;

- aux **consignes de piste** ;

b) une partie "**utilisation**" concernant, pour chaque type d'aéronef, la classification, les **limitations**, les aménagements, les équipements, les performances opérationnelles, les **devis de masse et de centrage**, les procédures normales de vol (check-list), les **tolérances** (L.M.E.), les **procédures d'urgence**, les équipements de sécurité et sauvetage et les configurations **particulières de vol**.

c) une partie "**lignes**" concernant pour chaque ligne régulière les **règles de l'air**, la **préparation** et la **conduite des vols**, ainsi que la procédure en cas de **détournement d'aéronef**.

Article 412-5

- Un exploitant ne peut pas confier les fonctions de commandant de bord d'un aéronef de transport public, sur une route donnée, à un pilote qui n'aurait pas préalablement démontré une parfaite connaissance des conditions météorologiques et des facilités de navigation aérienne, de recherche et de sauvetage sur cette route.

Article 412-6

1 - L'accès au **poste de pilotage** est interdit pendant le vol à toute personne étrangère au personnel navigant.

2 - Toutefois le commandant de bord peut exceptionnellement autoriser un passager à pénétrer dans le poste de pilotage à condition que la sécurité de l'aéronef ne soit pas mise en danger.

3 - Lorsque l'exploitant ou l'autorité chargée de l'Aviation Civile autorisera, aux fins d'observations météorologiques, d'examens, d'instruction ou de contrôle, une personne à pénétrer pendant le vol dans le poste de pilotage, le commandant de bord en sera informé avant le départ.

4 - L'exploitant et les agents de contrôle des services de l'Aviation Civile s'assureront du fonctionnement du système de verrouillage destiné à interdire tout accès intempestif au poste de pilotage.

5 - En cas de **capture illicite** ou de **détournement de l'aéronef** le commandant de bord applique les procédures prévues. Lorsque l'aéronef atterrit le commandant de bord ainsi que les membres de l'équipage de conduite ne quittent pas le poste de pilotage même dans le cas où des aménagement spéciaux le leur permettraient.

Article 412-7

1 - En aucun cas un aéronef de transport public avec des passagers à bord ne peut participer à un **meeting aérien** ou se livrer à un vol de **démonstration**.

2 - Un aéronef de transport public effectuant un vol d'essais ou de vérifications, un vol en **configuration particulière** ou un vol aux fins d'**examens d'aptitude** ne peut embarquer d'autres passagers que les instructeurs ou les personnels techniques nécessaires.

3 - Un aéronef de transport public ne peut être utilisé pour le transport des produits illicites définis par les conventions internationales et la réglementation en vigueur.

4 - Un aéronef de transport public avec des passagers à bord ne peut être utilisé pour le transport de **munitions**, d'**explosifs** ou d'**armes de guerre**, à l'exception des substances explosives entrant dans la composition de certains signaux embarqués de détresse ou de sécurité.

5 - A bord d'un aéronef de transport public le transport de **produits dangereux** pour la sécurité et l'hygiène doit être préalablement autorisé par les services de l'Aviation Civile. Cette autorisation ne peut être donnée que dans les conditions de manutention, d'emballage et de placement en soute au moins équivalente aux normes et pratiques recommandées pour les marchandises dangereuses dont le transport aérien est autorisé.

6 - A bord d'un aéronef de transport public le transport, en cabine ou en soute, d'animaux vivants n'est pas soumis à l'autorisation préalable mais doit être effectué dans les conditions d'hygiène et de sécurité déterminées par les services vétérinaires et les services de l'Aviation Civile. Le transport à bord d'animaux vivants déclarés infestés par les services vétérinaires est interdit.

Article 412-8

1 - Le transport aérien privé n'est pas soumis à autorisation préalable. Il est soumis aux règles concernant le statut de l'aéronef, la circulation aérienne et la responsabilité à l'égard des tiers.

2 - Le propriétaire d'un aéronef affecté au transport privé ne peut assurer ni un travail aérien ni un transport public rémunérés sauf en cas d'urgence ou de réquisition.

3 - Une entreprise, une organisation ou une association peut transporter à titre gratuit avec l'aéronef dont elle est propriétaire ses préposés d'un point d'origine à un point de destination situés sur le territoire du Bénin.

Article 412-9

1 - Les aéroclubs, constitués selon la loi régissant le droit d'association, sont subordonnés à la surveillance et au contrôle des services de l'Aviation Civile. Ils peuvent être agréés comme écoles de formation ou centres d'entraînement.

2 - La procédure d'agrément est fixée par l'autorité chargée de l'Aviation Civile. Les aéroclubs agréés peuvent bénéficier de subventions, d'allègements ou d'exemptions de taxes et de redevances aéronautiques et aéroportuaires ou de droits de douane à l'importation d'aéronef, moteurs ou pièces de rechange.

3 - L'agrément peut être retiré lorsque les membres ou les activités de l'aéro-club agréé ne respectent pas les dispositions légales et réglementaires relatives aux associations ou à l'Aviation Civile.

Article 412-10

- Le propriétaire étranger d'un aéronef affecté au transport privé peut obtenir auprès des services de l'Aviation Civile un laissez-passez d'une durée maximum de six mois, renouvelable une fois.

Article 412-11

1 - Les activités de **travail aérien** peuvent être exercées avec des aéronefs immatriculés au Bénin ou à l'étranger s'ils ont été loués ou affrétés pour une période de temps inférieure ou égale à six mois.

2 - Tout exploitant d'un aéronef affecté à une activité de travail aérien doit obtenir une **licence d'exploitation**, délivrée pour un an par les services de l'Aviation Civile, attestant l'adaptation de l'aéronef à l'activité envisagée. La licence d'exploitation cesse de produire effet lorsque le **certificat de navigabilité** de l'aéronef cesse d'être valable pour une raison quelconque.

3 - Les aéronefs affectés à une activité de travail aérien ne peuvent être utilisés pour une activité autre que celle qui est fixée par l'**autorisation et licence d'exploitation**.

4 - Le personnel navigant des aéronefs affectés à des activités de travail aérien fait partie du personnel navigant de l'Aviation Civile. Il doit être inscrit sur le registre spécial prévu à l'article 311-1 et posséder les brevets, certificats, licences et qualifications correspondant à la nature des activités de travail aérien exercées.

5 - Les **exploitants étrangers** exerçant des activités de travail aérien avec des aéronefs immatriculés à l'étranger sont admis au Bénin. Dans le cas où ces exploitants étrangers désirent exercer une activité de travail aérien pendant plus d'un mois ils doivent obtenir une licence d'exploitation délivrée pour trois mois au plus et renouvelable une fois. Si l'activité de travail aérien d'un aéronef immatriculé à l'étranger est supérieure à six mois l'aéronef devra être immatriculé au Bénin.

Article 412-12

1 - Lorsque l'activité de travail aérien a pour objet la **formation aéronautique**, l'instruction, l'**entraînement** ou le perfectionnement elle doit recevoir, outre l'autorisation et licence d'exploitation, l'**agrément** des services de l'Aviation Civile.

2 - L'agrément permet de vérifier les programmes d'études, l'adaptation des matériels utilisés, les qualifications des instructeurs, la nature et la valeur des examens, théoriques et pratiques, organisés pour la délivrance des brevets, certificats, licences et qualifications.

3 - L'agrément peut permettre de bénéficier des avantages prévus au bénéfice des aéro-clubs agréés.

4 - Selon la périodicité fixée par l'agrément les exploitants sont tenus d'adresser des **rapports d'activités** à l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

5 - L'agrément peut être retiré lorsque l'exploitant manque à ses obligations légales ou réglementaires.

TITRE 2

LE REGIME JURIDIQUE DU TRANSPORT AERIEN

DEFINITIONS

Article 420

1 - A défaut de dispositions spéciales, les règles du **code de commerce** relatives aux transports de surface sont applicables au transport aérien.

2 - La location d'un aéronef résulte du contrat par lequel le **bailleur** ou **loueur** met à la disposition du **preneur** ou **locataire**, moyennant rémunération, un **aéronef sans équipage** pour une durée déterminée. Le **locataire** assurant la conduite technique de l'aéronef est **l'exploitant**. A l'expiration du contrat le preneur restitue l'aéronef au bailleur ou en acquiert la propriété si le contrat de location le prévoit.

3 - **L'affrètement** d'un aéronef résulte du contrat par lequel le **fréteur** met à la disposition de **l'affréteur** pour une durée déterminée et moyennant rémunération, tout ou partie **d'un aéronef avec son équipage**. Le fréteur assurant la conduite technique de l'aéronef en est **l'exploitant** l'affréteur est considéré comme le transporteur si son nom figure sur les contrats de transport. Si le contrat d'affrètement prévoit expressément que **l'affréteur** assure la conduite technique de l'aéronef, l'affréteur est à la fois **exploitant et transporteur**.

4 - Pour produire effet à l'égard des tiers les contrats écrits de location et l'affrètement doivent avoir été inscrits sur le registre d'immatriculation.

5 - **L'inscription au registre d'immatriculation** est obligatoire pour les contrats de location ou l'affrètement visés à l'article 112-12 § 2.

CHAPITRE I

LE CONTRAT DE TRANSPORT AERIEN

Article 421

- Le contrat de transport aérien est celui par lequel un **transporteur** physique ou morale, s'engage contre rémunération à conduire par aéronef, d'un passagers, des marchandises ou du courrier.

Article 421 - 1

1 - Le **contrat de transport aérien international** est régi par les conventions internationales en vigueur au Bénin.

2 - Le **contrat de transport aérien domestique** est régi par la réglementation nationale qui, dans un but de simplicité et d'harmonisation, applique les conventions internationales en vigueur.

Article 421-2

- Dans les contrats de transport aérien, le transport aérien international et le transport aérien domestique sont définis conformément aux dispositions de l'article 400-1 ci-dessus.

Article 421-3

1 - Le transport aérien de passagers doit être entendu comme le transport du **passager**, des **objets personnels** et **bagages à main** dont il conserve la garde pendant le transport et de ses **bagages enregistrés**.

2 - Le contrat de transport aérien de passagers doit être constaté par un **titre de transport**, le **billet de passage**, que le transporteur est tenu de délivrer.

3 - **Le billet de passage** doit :

- Mentionner les **points de départ et de destination** convenus;

- indiquer le cas échéant les **escales** prévues et lorsque les points de départ et de destination convenus sont situés sur le territoire d'un même Etat, au moins l'une des escales prévues dans un autre Etat ;

- Comporter l'avis selon lequel, conformément à la réglementation en vigueur, la responsabilité du transporteur peut être limitée en cas de mort, de blessure ou lésion corporelle du passager et en cas de destruction, perte, avarie ou retard de ses bagages enregistrés ou des objets dont il conserve la garde ;

- indiquer si des bagages du passager ont été enregistrés en absence de bulletin de bagages.

4 - Le billet de passage **fait foi** jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport.

5 - L'**absence, l'irrégularité** ou la **perte** du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport.

6 - Si un billet n'a pas été délivré au passager embarqué, même pour un **transport gratuit**, ou si le billet et délivré ne comporte pas l'**avis** relatif à la limitation de responsabilité du transporteur, la responsabilité du transporteur ne sera plus limitée.

7 - Le transport des bagages enregistrés du passager doit donner lieu à la délivrance d'un **bulletin de bagages**. Si ce bulletin n'est pas **inclus** dans le billet de passage ou **combiné** avec lui il doit contenir les indications énoncées au § 3 ci-dessus pour le billet de passage.

8 - Le bulletin de bagages **fait foi** jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport.

9 - L'**absence, l'irrégularité** ou la **perte** du **bulletin de bagages** n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport.

10 - Si le transporteur accepte la garde des bagages sans indication sur le billet de passage ou sans délivrer de bulletin de bagages ou si le bulletin de bagages ne comporte pas l'**avis** relatif à la limitation de responsabilité ne sera plus limitée.

11 - Les **objets personnels et bagages à main**, quelle que soit leur valeur dont le passager conserve la garde pendant le transport ne donnent pas lieu à mention spéciale sur le billet de passage ou sur le bulletin de bagages et relèvent, le cas échéant de la limitation de responsabilité du transporteur.

Article 421-4

1 - Le **transport aérien international** exécuté par plusieurs transporteurs successifs est considéré comme un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération.

2 - Les disposition relatives à la responsabilité du transporteur aérien s'appliquent au **transporteur de fait** pour la

partie du transport qu'il a effectuée et au **transporteur contractuel** pour la totalité du transport prévu dans le contrat.

Article 421-5

- La possession d'un billet de passage ne fait pas obstacle au pouvoir du commandant de bord de débarquer tout passager présentant un danger pour la **sécurité** et le **bon ordre** de l'aéronef placé sous son autorité. Le comportement du passager exonère, en tout ou en partie, le transporteur de sa responsabilité contractuelle.

Article 421-6

1 - Tout passager est tenu de se prêter aux **mesures préventives** de sécurité, sûreté, santé et des douanes décidées par les services compétents et les exploitants et d'acquiescer les taxes ou redevances fixées.

2 - Les bagages enregistrés non reconnus par les passagers peuvent être **détruits** par les agents chargés de la sécurité et de la sûreté.

3 - Les équipages sont tenus de se prêter aux mesures préventives de sécurité, de sûreté, de santé et de douane.

Article 421-7

- Le **transport aérien domestique** est soumis aux dispositions des conventions internationales applicables au transport aérien international.

Article 421-8

- Pour tout transport aérien, **domestique et international**, une **liste nominative des passagers** embarqués doit être établie en deux exemplaires dont l'un doit se trouver à bord de l'aéronef pour être communiqué aux agents chargés de la sécurité, des douanes et de la sûreté.

Article 421-9

- Le transport aérien **du courrier et de la poste** peut être effectué à bord des aéronefs de transport public dans les conditions prévues à l'article 400-7. Les conventions doivent prévoir les modalités des contrôles préventifs de **sûreté**.

Article 421 -10

1 - Le contrat de transport aérien international de **marchandises** ou de **fret** doit être constaté par un titre de transport : la **lettre de transport aérien** (L.T.A.) Le transporteur peut l'exiger de l'expéditeur. L'expéditeur peut le faire accepter au transporteur.

2 - La **lettre de transport aérien** doit être établie par l'expéditeur en trois exemplaires remis avec la marchandises. Le premier porte la mention « **pour le transporteur** » et est signé par l'**expéditeur**. Le second portant la mention « **pour le destinataire** » est signé par l'expéditeur et le transporteur et accompagne la marchandise. Le troisième « **pour l'expéditeur** » est signé par le transporteur avant l'embarquement de la marchandise et remis après acceptation de la marchandise.

3 - Les signatures peuvent être imprimées ou remplacées par des timbres : celle du transporteur doit être apposée avant l'embarquement de la marchandise.

4 - Lorsqu'à la demande de l'expéditeur le transporteur établit la lettre de transport aérien il est considéré jusqu'à preuve du contraire comme agissant pour le compte de l'expéditeur

5 - Le transporteur peut exiger de l'expéditeur autant de lettres de transports aérien qu'il y a de **colis différents**.

6 - La lettre de transport aérien doit mentionner :

- Les points de départ et de destination ;
- l'escale prévue sur le territoire d'un autre Etat lorsque les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même Etat ;

- L'avis selon lequel dans le transport aérien international de marchandises la responsabilité du transporteur peut être limitée en cas de perte, destruction avarie ou retard.

Les indications relatives notamment au **poids**, à la **nature** et au **volume** de la marchandise, aux **quantités** à l'**emballage**, au délai de transport sont **facultatives**.

7 - Si le transporteur accepte d'embarquer des marchandises à bord **sans lettre de transport aérien** ou si la lettre de transport aérien ne contient pas l'avis relatif à la limitation de responsabilité, sa responsabilité ne sera plus limitée.

8 - L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications inscrites dans la lettre de transport aérien et engage sa responsabilité pour tout dommage subi par le transporteur, ou par toute autre personne à l'égard de la laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, du fait de ces indications irrégulières, incomplète ou inexacts.

9 - **L'absence, l'irrégularité** ou la **perte** de la lettre de transport aérien n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport aérien international de marchandises.

10 - La lettre de transport aérien **fait foi** jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions de transport.

11 - Les indications relatives aux poids, aux dimensions, à l'emballage et au nombre de colis font foi jusqu'à preuve du contraire.

12 - Les indications relatives aux quantités, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur que si ce dernier les a vérifiées en présence de l'expéditeur et si elles ont été constatées sur la lettre de transport aérien ou s'il s'agit d'énonciations relatives à l'**Etat apparent** de la marchandise.

Article 421 -11

1 - A condition d'exécuter toutes ses obligations contractuelles l'expéditeur a le **droit de disposer de la marchandise** :

- soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination ;

- soit en l'arrêtant au cours du transport lors d'une escale

- soit en la faisant délivrer en escale ou à destination, à un **destinataire** autre que celui indiqué sur la lettre de transport aérien.

- soit en demandant son retour au point de départ dans la mesure où cela ne porte pas préjudice au transporteur ou aux autres expéditeurs et à condition de rembourser les frais qui en résultent ;

- soit lorsque le destinataire refuse la lettre de transport aérien ou la marchandise ou ne peut être atteint.

2 - Si l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible le transporteur doit l'en aviser immédiatement

3 - Si le transporteur exécute les ordres de l'expéditeur sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien de l'expéditeur il est responsable du préjudice qui pourrait être causé à celui qui détient régulièrement la lettre de transport aérien et dispose d'un recours contre l'expéditeur.

Article 421-12

1 - Si le contrat n'en dispose pas autrement le transporteur doit informer le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

2 - Le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander et d'obtenir du transporteur la remise de la lettre de transport aérien et la livraison de la marchandise contre le paiement du montant des créances et l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

3 - Si le transporteur reconnaît la perte de la marchandise ou sept (7) jours après la date d'arrivée prévue le destinataire peut faire valoir à l'égard du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 421-13

- A condition d'exécuter les obligations du contrat l'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir, chacun en son nom, dans son propre intérêt ou dans celui d'autrui, les droits énoncés aux articles 421-11 et 421-12 ci-dessus.

Article 421-14

1 - En l'absence d'une clause de la lettre de transport aérien dérogeant expressément aux articles 421-11, 421-12 et 421-13 les dispositions de ces articles ne portent aucun préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire ni aux rapports avec des tiers dont les droits proviennent soit de l'expéditeur soit du destinataire.

2 - Aucune des dispositions ci-dessus ne fait obstacle à l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable.

Article 421-15

- L'expéditeur est tenu de fournir et de joindre à la lettre de transport aérien les renseignements et documents qui, avant la livraison de la marchandise au destinataire, sont nécessaire à l'accomplissement des formalités de douane et de police.

L'absence, l'insuffisance ou l'irrégularité de ces renseignements ou documents engage la responsabilité de l'expéditeur envers le transporteur pour tout dommage qui en résulterait sauf en cas de faute du transporteur ou de ses préposés. Le transporteur n'est pas tenu de vérifier leur exactitude.

Article 421-16

- Les dispositions des articles 421-10 à 421-15 ne font pas obstacle au pouvoir du commandant de bord de faire décharger les marchandises embarquées qui, selon la réglementation en vigueur,

ne peuvent pas faire l'objet d'un transport aérien ou, dans un aéronef transportant des passagers, les marchandises dont le placement en soute n'est pas conforme à cette réglementation et présenterait un danger pour la sécurité.

Article 421-17

- Les marchandises embarquées font l'objet des **mesures préventives de sécurité, de sûreté, d'hygiène, de douane et de police** décidés par les autorités compétentes.

Article 421-18

Le **transporteur aérien de marchandises** doit établir en deux exemplaires un **manifeste** indiquant la nature des marchandises embarquées. Un exemplaire du manifeste doit se trouver parmi les **documents de bord** pour être communiqué aux agents de la **police et des douanes**.

CHAPITRE 2

RESPONSABILITES ET SANCTIONS

Article 422

1 - La **responsabilité civile des exploitants** d'aéronefs affectés au transport public de passagers et de marchandises, régulier et non régulier, domestique et international, est régie par les dispositions suivantes conformes aux conventions internationales en vigueur au Bénin et, notamment, à la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 amendée par le Protocole de la Haye du 26 septembre 1955.

2 - Cette responsabilité est fondée sur la **faute du transporteur**. La faute du transporteur est entendue comme la faute du transporteur lui-même ou celle de ses préposés.

3 - Lorsque la **faute du transport est présumée sa responsabilité est limitée**.

4 - Lorsque le dommage provient d'une **faute lourde** dont la preuve est apportée par la victime, la **responsabilité du transporteur n'est plus limitée**.

Article 422-1

1 - Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de **mort, de blessure** ou de toute autre **lésion corporelle** d'un **passager** lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de **toutes opérations d'embarquement ou de débarquement**.

2 - La **lésion corporelle** s'entend de toute **lésion organique ou fonctionnelle** y compris celle qui affecte les **facultés mentales**.

3 - Les termes « toutes opérations d'embarquement ou de débarquement » s'entendent des opérations qui commencent pour l'embarquement ou qui finissent pour le débarquement **au bas de la passerelle** ou, **à bord** si le passager utilise pour embarquer ou débarquer des engins ou autres appareils télescopiques permettant un accès direct à la cabine.

Article 422-2

- Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de **destruction, perte ou avarie de bagage enregistrés** ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien. Aux fins du présent article

le transport aérien comprend la période durant laquelle les bagages ou les marchandises sont sous la **garde du transporteur**, que ce soit dans un aéroport ou un aérodrôme ou à bord de l'aéronef ou en tout autre lieu en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport ou à bord de l'aéronef ou en tout autre lieu en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport ou aérodrôme.

Article 422-3

- Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un **retard** dans le transport aérien de passagers, bagages ou marchandises

Article 422-4

1 - **Le transporteur n'est pas responsable** s'il apporte la preuve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il lui était impossible de les prendre.

2 - Si le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué le tribunal pourra **écarter** ou **atténuer** la responsabilité du transporteur.

Article 422-5

1 - Dans le transport de personnes la **responsabilité** du transporteur relative à chaque passager est **limitée** à la somme de **250000 francs**. Cependant par une **convention spéciale** conclue avec le transporteur le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée. Si le tribunal saisi fixe l'indemnité sous forme de **rente** le capital de la rente ne peut dépasser la limite de **250000 francs** ou, le cas échéant, la limite plus élevée convenue.

2 - En ce qui concerne les **objets dont le passager conserve la garde** pendant le transport aérien la responsabilité du transporteur est limitée à **5000 francs** par passager.

3 - Dans le transport de **bagages enregistrés** et de **marchandises** la responsabilité du transporteur est limitée à **250 francs par kilogramme**. Cependant l'expéditeur, par une **déclaration spéciale d'intérêt** à la livraison faite au moment de la remise du colis au transporteur, peut fixer une limite de responsabilité plus élevée moyennant, le cas échéant, le paiement d'une somme supplémentaire. Dans ce cas le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

4 - En cas de **perte, d'avarie** ou de **retard** d'une partie des **bagages enregistrés** ou des **marchandises** ou de **tout objet qui y est contenu** seul le poids total du ou des colis dont il s'agit

est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur.

Toutefois lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu affecte la valeur d'autres colis couverts par le même **bulletin de bagages** ou la même **lettre de transport aérien** le poids total des colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

5 - Les limites de responsabilité fixées par le présent article ne privent pas le tribunal saisi de la faculté d'allouer en plus une somme correspondant à tout ou partie **des dépenses et autres frais du procès** exposés par le demandeur. Cette disposition ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépenses et autres frais du procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage, ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

6 - **Les sommes indiquées en francs** dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une **unité monétaire** constituée par 65 milligrammes 5 d'or au titre de 900/1000ème de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement.

7 - **Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée est nulle et de nul effet.** Cette nullité n'entraîne pas la nullité du contrat qui demeure soumis aux dispositions ci-dessus. Cette nullité ne s'applique pas toutefois aux clauses concernant **la perte ou le dommage** résultant de la **nature** ou du **vice propre des marchandises** transportées.

8 - Si une action est intentée contre eux, les **préposés** du transporteur peuvent se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur s'ils prouvent qu'ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

Article 422-6

1 - **Les limites de responsabilité** du transporteur aérien prévues à l'article 422-5 **ne s'appliquent pas** si la victime ou ses ayants-droit :

- font la preuve que le dommage résulte d'un **acte** ou d'une **omissions**, du transporteur ou de ses préposés, fait soit **avec l'intention de provoquer un dommage** soit **témérement et avec conscience** qu'un dommage en résultera probablement ;

- font également la preuve, lorsque cet acte ou cette omission est le fait des préposés du transporteur, que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

2 - Les limites de responsabilité du transporteur aérien ne s'appliquent pas non plus lorsque le transporteur :

- a accepté de ne pas délivrer de billet au passager embarqué ;

- a délivré au passager un billet ne comportant pas l'avis relatif à la limitation de responsabilité ;

- a accepté la garde des bagages du passager sans délivrer de bulletin de bagages lorsque ce bulletin n'est ni combiné avec le billet de passage ni inclus dans un tel billet ;

- a délivré un bulletin de bagages ne comportant pas l'avis relatif à sa limitation de responsabilité ;

- a accepté d'embarquer des marchandises sans établir une lettre de transport aérien ;

- a délivré une lettre de transport aérien ne comportant pas l'avis relatif à la limitation de sa responsabilité.

Article 422-7

1 - La réception des bagages et marchandises sans protestation du destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, de leur livraison en bon état et conformément au titre de transport.

2 - En cas d'avarie le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages à dater de leur réception et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception.

3 - En cas de retard la protestation devra être faite, au plus tard, dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise aura été mis à la disposition du destinataire.

4 - Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans les délais prévus. A défaut de protestation dans les délais prévus toute action contre le transporteur est irrecevable sauf en cas de fraude du transporteur.

Article 422-8

1 - Pour engager une action en responsabilité le demandeur peut choisir :

- soit le tribunal du **domicile** du transporteur ;
- soit le tribunal du **siège principal** de l'entreprise de transport
- soit le tribunal du **lieu où le transporteur possède l'établissement** par le soin duquel le contrat a été conclu ;
- soit le tribunal du **lieu de destination**.

2 - La procédure est réglée par la loi du tribunal saisi.

3 - L'action en responsabilité doit être intentée, **sous peine de déchéance**, dans le **délai de deux ans** à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver ou de l'arrêt du transport. Le mode de calcul du délai est déterminé selon la loi du tribunal saisi.

4 - En cas de décès du transporteur l'action en responsabilité, dans les conditions prévues aux articles 422-1 à 8, est exercée contre ses ayants-droit.

5 - Pour le calcul des délais lorsqu'il est question de jours il s'agit de **jours courants** et non de **jours ouvrables**.

6 - **L'action en responsabilité**, à quelque titre que ce soit, doit être exercée selon les conditions et limites fixées par le présent code quelles que soient les personnes qui ont le droit d'agir et leurs droits respectifs.

Article 422-9

1 - Lorsque le transport aérien international est exécuté par divers **transporteurs successifs** chaque transporteur de passagers, bagages ou marchandises est considéré comme partie au contrat de transport pour la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2 - En cas **d'accident** ou de **retard** et si le premier transporteur, **par stipulation expresse**, n'assure pas la responsabilité pour tout le transport, le passager ou ses ayants-droit ne pourront engager que la responsabilité du transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit.

3 - Pour les **bagages et marchandises**, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le **destinataire** contre

le dernier. L'expéditeur et le destinataire pourront en outre agir contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours duquel la **destruction**, la **perte**, l'**avarie** ou le **retard** se sont produits. Ces transporteurs successifs sont **solidairement** responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

Article 422-10

1 - Lorsque le transport aérien est **combiné** avec tout autre moyen de transport les dispositions des articles 421 et 422 s'appliquent au transport aérien effectué.

2 - A condition de respecter les dispositions des articles 421 et 422 les parties sont libres d'insérer dans le titre de transport aérien des stipulations relatives à d'autres modes de transport.

Article 422-11

1 - Toute clause du contrat de transport aérien dérogeant aux dispositions du présent code est nulle et de nul effet. Toutefois dans le transport aérien de marchandises les **clauses d'arbitrage** sont permises dans les limites fixées par les articles 421 et 422 et lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence déterminés à l'article 422-8 -1.

2 - Tout transporteur peut refuser la conclusion d'un contrat de transport ou formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions des articles 421 et 422.

Article 422-12

1 - Les dispositions des articles 421 et 422 s'appliquent au transport aérien effectué par l'Etat ou d'autres personnes morales de droit public.

2 - Les dispositions relatives aux titres de transport ne s'appliquent pas au transport aérien effectué dans des **circonstances extraordinaires** en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article 422-13

- Dans le cas, où en application de l'article 422-8 1, une action en responsabilité serait introduite devant un tribunal au Bénin contre un exploitant étranger ressortissant d'un Etat qui n'aurait pas ratifié la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de la Haye les dispositions des articles 421 et 422 seront applicables à l'exception de celles limitant la

responsabilité du transporteur, à moins que, par une convention spéciale, cet Etat n'ait fixé des limites de responsabilité du transporteur plus élevées que celles de l'article 422-5.

Article 422-14

1 - Tout aéronef survolant le territoire béninois **doit être assuré** pour les dommages aux tiers conformément à la loi de l'Etat d'immatriculation.

2 - L'assureur des aéronefs immatriculés au Bénin doit être agréé par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

3 - Le montant des réparations dues pour les dommages causés aux tiers à la surface, quelque soit le poids de l'aéronef, est fixé soit **par accord amiable** entre l'exploitant et le tiers, soit par le **tribunal du lieu** où s'est produit le dommage selon le droit commun de la responsabilité civile.

4 - Les exploitants doivent présenter une **attestation d'assurance** pour les dommages susceptibles d'être causés aux tiers, aux passagers, aux bagages et aux marchandises à toute réquisition des agents de l'aéronautique civile et de la sécurité.

Article 422-15

- Tout exploitant qui n'aura pas respecté l'une quelconque des obligations qui lui incombent sera puni d'une **amende** indépendamment du **retrait** des autorisations, licences ou agréments qui pourra être décidée par l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

Article 422-16

Tout exploitant qui contreviendra de quelque manière que ce soit à la réglementation en vigueur sera puni d'une **amende** sans préjudice de la **confiscation** des objets ou produits importés ou exportés en fraude et de la **saisie** de l'aéronef que le juge pourra décider à la demande des services compétents.

Fait à Cotonou le..... Par le président de la République
Chef de l'Etat, Chef du Gouvernement

Nicéphore SOGLO

Le Ministre d'Etat
Ministre de la Défense Nationale

Désiré VIEYRA

Le Ministre des Travaux
Publics et des Transports

Lazare KPATOUKPA

Le Ministre de l'Intérieur de la
Sécurité et de l'Administration
Territoriale

Antoine A. GBEGAN

Le Ministre de la Justice
et de la Législation

Yves YEOUESSI

Le Ministre des finances

Paul DOSSOU

LISTE DES SIGLES D'USAGE COURANT DANS LE VOCABULAIRE DE L'AVIATION CIVILE

ADAC	: Aéronef à décollage et atterrissage court
ADAV	: Aéronef à décollage et atterrissage vertical
A.I.P.	: Publications d'Informations Aéronautique
A.P.L.	: Aéronefs à Performances Limitées
A.P.P.	: Aéroport de dégagement et destination
C.D.N.	: Certificat de Navigabilité d'un Aéronef
C.D.N.S.	: Certificat de Navigabilité Spécial d'un Aéronef
COM	: Equipement de communications d'un aéronef de transport public international
C.V.R.	: Enregistreur des conversations du cockpit (élément de la boîte noire)
F.D.R.	: Enregistreur des données du vol (élément de la boîte noire)
F.I.R.	: Région d'Information de Vol
I.F.R.	: Règles de Vol aux Instruments
L.M.E.	: Liste minimum d'équipements nécessaires au vol d'un aéronef
L.T.A.	: Lettre de Transport Aérien de marchandises
NAV	: Equipement de navigation d'un aéronef de transport public international
NOTAM	: Avis à l'attention des P.N.T.
O.A.C.I.	: Organisation de l'Aviation Civile Internationale
P.N.C.	: Personnel Navigant Commercial à bord d'un aéronef
P.N.T.	: Personnel navigant Technique à bord d'un aéronef
P.O.B.	: Liste des noms des passagers à bord d'un aéronef de transport public
R.P.L.	: Plans de vols répétitifs des services réguliers
S.S.R.	: Radar secondaire de surveillance des aéronefs
U.L.M.	: Aéronef Ultra Léger Motorisé
U.M.	: Enfant non accompagné
V.F.R.	: Règles de Vol à Vue

Vol bloc à bloc : Cette expression signifie qu'un aéronef transportant des passagers est réputé en vol à partir du moment où les cales ont été enlevées pour permettre le départ du vol jusqu'au moment où elles sont mises à la fin du vol.

NOTE DE PRESENTATION

Le code est divisé en quatre **parties** présentées selon l'ordre logique et alphabétique le plus facile à comprendre et à retenir :

- Aéronefs (1)
- Aéroports et aérodromes (2)
- Personnel navigant (3)
- Transport et travail aérien (4)

Chaque partie est divisée en deux **titres**. Le premier titre de chacune des parties est consacré aux problèmes de statuts. Le second aux conditions d'utilisation ou d'exploitation. Ainsi lorsqu'une question précise est posée il est aisé de savoir si elle relève, dans la partie concernée, du premier ou du second titre.

Enfin chaque titre est composé de deux **chapitres** qui, autant que cela a été possible, traitent dans chaque partie et dans chaque titre des mêmes problèmes. Ainsi, par exemple, la police et les responsabilités font l'objet du chapitre 2 et du titre 2 dans chacune des parties.

Cette présentation formelle doit permettre une utilisation rapide et simple du code car elle sert de clé à la **numérotation des articles** du code. En effet pour chacun des articles le numéro de trois chiffres indique dans l'ordre : la partie, le titre et le chapitre. L'article 422 signifie qu'il s'agit du transport aérien (4) , des conditions du transport (titre 2) et des responsabilités (chapitre 2). A l'inverse si un agent est confronté en matière de transport aérien (4ème partie) à un problème de responsabilité il sait qu'il faut se référer à l'article 422.

La rédaction des articles tient compte du droit international public et privé en vigueur dans la République du Bénin et du droit interne aussi bien du droit public constitutionnel, fiscal et administratif que du droit privé commercial, civil et pénal.

Chacun des articles comporte autant de **paragraphes** qu'il y a de problèmes spécifiques à traiter. Les **mots clés** sont soulignés dans le projet et imprimés en caractères gras dans le texte définitif. Ces mots clés sont repris à la fin du code dans un **index analytique** qui renvoie dans des colonnes séparées : aux articles du code où ils apparaissent, au droit interne existant, aux conventions internationales et aux pages. De cette manière sur une question précise tous les renseignements nécessaires apparaîtront immédiatement à tous ceux qui auront à utiliser le code de l'Aviation Civile.

TABLE DES MATIERES

PREMIERES PARTIES - AERONEFS.....	4
TITRE 1 - STATUTS DES AERONEFS.....	6
CHAPITRE 1 - DEFINITIONS.....	6
CHAPITRE 2 - REGIME JURIDIQUE DE L'AERONEF.....	7
TITRE 2 - CIRCULATION DES AERONEFS.....	15
CHAPITRE 1 - REGLES DE LA CIRCULATION AERIENNE.....	16
CHAPITRE 2 - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES AERONEFS.....	30
DEUXIEME PARTIE - AEROPORTS ET AERODROMES.....	38
TITRE 1 - STATUT DES AEROPORTS ET AERODROMES.....	40
CHAPITRE 1 - CREATION DES AEROPORTS ET AERODROMES.....	43
CHAPITRE 2 - LES SERVITUDES AERONAUTIQUES.....	47
TITRE 2 - L'EXPLOITATION DES AEROPORTS ET AERODROMES.....	50
CHAPITRE 1 - GESTION DES AEROPORTS ET AERODROMES.....	51
CHAPITRE 2 - POLICE ET RESPONSABILITES SUR LES AEROPORTS ET AERODROMES.....	56

TROISIEME PARTIE - LE PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL.....	63
TITRE 1 - STATUT DU PERSONNEL NAVIGANT.....	65
CHAPITRE 1 - BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS.....	67
CHAPITRE 2 - CONTRAT DE TRAVAIL DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL.....	73
TITRE 2 - LES FONCTIONS ET RESPONSABILITES DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL.....	78
CHAPITRE 1 : EQUIPAGE ET COMMANDANT DE BORD.....	79
CHAPITRE 2 : LES RESPONSABILITES DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL.....	86
QUATRIEME PARTIE - TRANSPORT ET TRAVAIL AERIEN.....	92
TITRE 1 - LES EXPLOITANTS ET LES AERONEFS.....	96
CHAPITRE 1 - LES EXPLOITANTS.....	97
CHAPITRE 2 - LES AERONEFS DE TRANSPORT ET DE TRAVAIL AERIEN.....	101
TITRE 2 - LE REGIME JURIDIQUE DU TRANSPORT AERIEN.....	108
CHAPITRE 1 - LE CONTRAT DE TRANSPORT AERIEN.....	109
CHAPITRE 2 - RESPONSABILITES ET SANCTIONS.....	116
INDEX ANALYTIQUE.....	128

INDEX ANALYTIQUE

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
Abordage	121/21		de Rome de 1933/1952	25
	322/1		article 7 et 24	86
Accident				
Enquête	122/11		de Chicago art.11.25	35
	222/5		Annexe 13	58
Rapport	321/11		C.C.ASECNA art.11	85
S.A.R.	122/12			36
Aéroclubs	412/9			105
Agrément	412/9			
Aérodyne	111		Annexe 7	6
A.P.L.	121/16			23
Aéronefs				
Activités illicites	112/1		de Montréal 1971 et Protocole de 1988	7
Aptitude au vol	121/2 et 7		de Chicago (art.31) Annexe 8	17;18
Caractéristiques	112/5,12,15		de Genève 1948 (art.1)	9;12;13
Cession	112/11			11
Civil	111/1		de Chicago (art.3)	6
Construction	121/5			19
Définition	111/1,4		de Chicago (art.3) Annexe 7	6
			de Genève 1948 (art.16)	
D'Etat	111/1,2		de Chicago (art.3)	6
	120			15
	121		de Chicago (art.9)	16
Détournement	112/2			8
	321/9,10,11		de Montréal 1971/1988	82;83
	322/1			86
	412/6			103

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
Détresse	122/9		de Chicago (art. 25) Annexe 11	35
Exploitation	122 et S		Annexe 2 Annexe 6	30
Identité	112/8		Annexe 7	10
Interception	120		de Chicago (art.3 bis)	15
Limites d'emploi	121/2		Annexes 6 et 8	17
Manuel d'entretien	121/4,8		Annexe 6	18;20
Marques	112/5 et 7		de Genève 1948	9;10
	112/9			11
Meubles	112		de Genève 1948	7
Nationalité	112		de Chicago (art.17)	7
	112/1			7
	112/7			10
Pavillon	112/2		de Tokyo (1963) de Montréal (1971)	8
Pièces de rechange	111			6
	112/4		de Genève 1948 (art.16)	8
Pirate	112/1		de Montego-bay (art.104)	7
Saisie	112/16		de Chicago (art. 27) de Genève (art 7) de Rome 1953 (art.3)	13
Statut	112 et S.			7
Aérodrome	Voir Aéroport			
Aéroport			Annexe 14	
Affectataires	221			51
Autorisé	210/2		de Chicago (art.10,28,68)	41
	411/3		Accord de transit	98
Budget	221/7			53

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
Classement	221/6		Annexe 14	52
Collectivité territoriales	211/4		de DAKAR 1974	44
Commandant	221/3			52
	221/4			52
Concession	221/5			52
Contrôle d'approche et terminal	220/1		Annexe 11, 14 et 15	50
Création d'attache	211/1 et S.		Annexes 11, 14 et 15	43
	112/1			7
	112/5/6		de Genève 1948	9
	112/13		de Chicago (art. 18)	13
Définitions	210/1		Annexe 14	40
			de Chicago (art. 10,13,14)	
			C.C. ASECNA art. 13	
Exploitation	220		Annexe 14	50
	220/1 et S		Annexe 15	50
Franc	210/2		de Chicago (art. 23)	41
			C.C. ASECNA art.23	
			de DAKAR	51
Gestion commerciale technique	221/2			51;52
	221/1/2/3			
Informations	220/3		Annexes 14 et 15	50
Installations	211/3		de Chicago (art.28)	43
	211/5			45
Non ouvert à la CAP	211/2 et 6		de Chicago (art.28)	43;45
Ouvert à la CAP	211/2		Annexes 14 et 15	43
	211/3/4/5		de Dakar et C.C.	43à45
Police	221/1 et S		de Montréal 1971 (1988)	51
			Annexe 17	
Régie	220			50
	221/3			52

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
Sécurité	220/2			50
	222/1			56
	222/5		de DAKAR	58
Servitudes de balisage de dégagement	212/1 et 3			47;48
	212/3			48
Sûreté	212/3		de DAKAR et C.C.	48
Sûreté	V. ce mot			
Aérostat	111		Annexe 7	6
	121/16			23
Affrètement	112/4		de Genève 1948	8
Contrat	112/13			12
	420			108
Inscription	420			108
	112/4			8
Agrément				
Atelier	121/9			20
Procédure	121/9			20
Amendes				
Absence d'autorisation	121/25			28
Accident	122/11			35
Aéroport	222/8 à 14			60à62
Certificats non conformes	121/23			27
Marques non conformes	121/24			27
Trafic illicite	121/25			28
Transport public	422/6			118
ASECNA			de DAKAR et C.C.	
Aérodromes				

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
Contrôlés	221/6			52
Aéroports	210/1		de Dakar et C.C.	40
	211/5		"	45
Assistance météo	122/5		de Washington 1947	33
Barème	221/13		de Dakar 1974 C.C.	55
Contrôle	122/6		"	34
Gestion	220 et s.		"	50
administrative	et 221/1/2			51
commerciale	221/2/5		"	51;52
technique	221/1/2/3/4		"	51;52
Publications	210/1/2		de Chicago (art. 28) Annexes 14 et 15	40;41
	211/1			43
	121/15			22
Redevances	V. ce mot			
Régions				
inhospitalières	121/15		de Dakar 1974	22
Responsabilités	222/8 et s			60
Sécurité	222/5/7/11			58;60;61
Sûreté	222/1		de Montréal 1971-1988	56
	222/4		Annexe 17	57
	222/13		de Dakar 1974 et C.C.	62
Assurances	112/6		de Chicago (art.19)	9
	422/14			122
Avarie	121/4			18
	121/7			19
Brevets	311/2		de Chicago (art.32,33)	67
	311/4		Annexe 1	68
P.N.C.	311/9/10			71
	321/5			81

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
P.N.T	311/4			68
Responsabilités	322/2			87
Validité	311/13		de Chicago (art.39,40)	72
	412/3			102
Carnet de route	121/1		de Chicago Annexe 6	16
	121/11			21
de travail	312/11			76
de vol	311/11			72
	322/2			87
Certificats	112			7
Immatriculation	112/8/9/10		de Chicago (art.17 à 21, 29)	10;11
	121/1		Annexe 7	16
Individuel	121/2			17
Limitations de nuisances	121/1		Annexe 16	16
	121/17			23
Navigabilité (C.D.N.)	112/6		de Chicago (art.31) Annexe 8	9
	121/1			16
	121/2		"	17
Délivrance	121/2/3		"	17;18
Normal	121/2			17
Refus	121/5		"	19
Retrait	121/4		"	18
Spécial	121/2			17
Suspension	121/4		de Chicago (art.31) Annexe 8	18

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
de type	121/2		"	17
validité	121/4		de Chicago (art.33)	18
Circulation				
aérienne	121 et S.		de Chicago (art 22 à 29)	16
Contrôle	120			15
	121		de Chicago (art.9)	16
	122/2 et S.			31
	122/13		de Dakar	37
	321/8 et 3			82;80
	322/1			86
	322/9			91
gêne	121/16			23
générale	111/1		de Chicago (art.11 et 12)	
	121			16
sécurité	121/18		de Chicago (art.30)	24
	121/20		Annexe 18	25
Collision	121/21		de Rome 1933 et 1952	25
	322/1			
Commandant				
de bord				
ancien	122/11		de Chicago (art.25)	35
			Annexe 13	
fonctions	121/11		de Chicago (art.25)	21
			Annexe 6	
	121/4		de Chicago (art.9,10,11,	18
	121/15		12,13)	22
	122/4 et 5			32;33
	321/3			80
	321/6			81
	321/8/9/10		de Tokyo 1963	82;83

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
	321/11			85
responsabilités	122/2		de Varsovie-La Haye	31
civile	322/1		de Chicago (11,12,13)	86
	422/5/6		Annexe 2	117;118
pénale	322/1/5			86;88
disciplinaire	322/1/6			86;89
sécurité	321/7			81
	412/1			101
	421/5/7			111
	421/16			114
sûreté	222/4			57
	421/6			111
	V.ce mot			
Contrat de transport aérien	V.Transport aérien			
Définition	421		de Varovie-La Haye	109
	421/1/2		(article 1)	109
billet de passage	421/3		de Chicago (art.96)	109
			de Varsovie-La Haye	
			(article 3)	
combiné	400/6		de Varsovie-La Haye	95
	422/10		(article 31)	121
lettre de transport aérien successifs	421/10 à 15		article 5 à 16	112à114
	400/5			85
	422/9		de Vasovie-La Haye	120
			article 30	
	421/4		de Guadalajara	110
Créances privilégiées				
inscription	112/14		de Genève 1948(art.4,7)	12
	112/15			13

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
Crédit-bail	112/4		de Genève (art.2)	8
Délai	112/9			11
	112/11			11
	112/14			12
	112/16			13
	121/16			23
	311/7			70
	412			101
	421			109
	422/7		de Varsovie-La Haye	119
			(art. 26)	
	422/8		(art. 29)	120
Dirigeable	111		Annexe 7	6
	121			16
	311/5			69
	121/1		de Chicago (art.29)	16
Documents de bord				
Droits				
de douanes	112/6		de Chiago (art.19)	9
d'enregistrement	112/4			8
d'examen	311/10		Annexe 1	71
réels	112/4		de Genève 1948	8
	112/11			11
	112/17			14
de rétention	112/16		de Chicago (art.27)	13
			de Genève	
	121/6			19
	121/16			23
de visite	221/10			53
	121/2		de Chicago (art.16)	17

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
Entreprise de transport aérien	410			96
	411/3			98
Epave	122/10		Annexe 12	35
	122/12			36
Equipage				
composition	321		Annexe 6	79
contrôle	321/3/4/3			79;80
fonctions	321/1/3			79;80
liste	321/3			80
relève	321/3/8/9			80;83
remplaçant	321/1			79
transport public	321/3			80
Espace aérien				
souveraineté	120		de Chicago (art.1 et 2)	15
	121/15			22
survol	121/15			22
	411/4		de Chicago (art.5	99
			Accord de transit	
			de Chicago (art. 9 et 10)	22
zones	121/14			96
Exploitant	410			101
contrôle	412/2			97;100
Béninois	411/1/7		de Chicago (art.7)	101;105
	412/1/9			
étranger	411/2		de Chicago (art.5)	98
	411/3		Accords aériens	98
	411/4		de Chicago (art.5)	99
	412/9			105

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
responsabilité	422 et S. 322/4		de Varsovie-La Haye	116 88
	422/14			122
Formation aéro-	311/6			70
nautique	400/4			95
	412/9			105
Fret				
avarie	422/2		de Varsovie-La Haye	116
contrôles	421/17			115
destruction	422/2			116
L.T.A.	V. ce mot			
manifeste	121/1		de Chicago (art.29)	16
	421/18		de Varsovie-La Haye	
protestation	422/7		de Varsovie-La Haye (art.25)	119
perte	421/12		de Varsovie-La Haye (art.13)	113
	422/2		(art.18)	116
retard	422/3		(art.19)	117
responsabilités	422/5		(art.22)	117
	422/6		(art.25)	118
Hypothèque	112/4		de Genève 1948	8
constitution	112/14		"	12
inscription	112/15		"	13
maintelvéée	112/4		"	8
modification	112/14		"	12
radiation	112/14		"	12
Immatriculation	112 et S. 412		de Chicago (art.17,18,19)	7 101

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
annulation	112/11/12		Annexe 7	11;12
certificat	112/8,12/1		de Genève (art.19)	8;12;16
demande	112/6		de Chicago (art.1)	9
double	112,112/1		de Genève	7
inscription	112/4		(art.)	8
	112/5			9
marques	112/7			10
obligation	112,112/1		de Chicago (art. 17,18,19)	7
	112/4			8
	112/11/12			11;12
procédure	112/6			9
radiation	112/10			11
	112/13		de Chicago (art.21)	12
rapports	112/1		de Genève 1948 (art.3,4)	7
redevances	112/3			8
	112/4		(art.2)	8
registre	112/3		Annexe 7	7
suspension	112/9			11
temporaire	112/9			11
transfert	112		de Chicago (art.18)	7
	112/17			14
				82;84
Infractions				
à bord	321/9/10			82
aéroports	222 et S.			91
C.A.P.	321/9			
	322/9			

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
sanctions	112/2 112/16 120 121/16 121/23 et s. 222/8 et s. 322/6 et s 422/15/16		de Tokyo (1963) de Montréal (1971-1988) de Chicago (3bis)	8 13 15 23 27 60 89 122
servitudes	222/8			60
Laissez-passer	112 121/2 121/5 412			7 17 19 101
Libertés de l'air				
Accords aériens (III, IV, V, VII, IX)	411/3		de Chicago (art.6) modèles CAFAC	98
Accords/compagnies (VI°)	122/2		Annexe 2	31
Droit de survol (I°)	120 411/3/4		de Chicago (art.5 et 68) Accord de transit	15 98;99
			Annexe 2	
Droit d'embarquer (IV°)	411/4		de Chicago (art.5) Accords aériens	99 99
Droit de débarquer (III°)	411/4		de Chicago (art.5) Accords aériens	98 98;99
Droits nus (V°) escale technique (II°)	411/3 411/3/4		" de Chicago (art.5) Accord de transit	

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
transport interne	400/2		de Chicago (art.7)	94
(Cabotage) (VIII°)	411/1			97
Lettre de transport aérien (L.T.A)	121/1		de Chicago (art.29) de Varsovie-La Haye (art.5 à 15)	16
	421/10 à 15			112;114
Licences	311/2		de Chicago (art.29) et	67
Délivrance	311/4		Annexe 1	
	311/5			68
d'exploitation	412/9			69
P.N.T.	121/1			16
	311/4/5			68;69
P.T. au sol	311/5			69
radio	121/1			16
	121/18		de Chicago (29)	
renouvellement	311/7/8		Annexes 1,10-1 et 6-2	24
validité	311/4			70;71
	311/7		Annexe 1	68
	311/13		"	70
			"	72

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
Location	420			108
contrat	112/4			8
immatriculation	112/13			12
	420			108
radiation	112/13			12
manuel d'exploita- tion	121/1		de Chicago Annexe 6	16
	412/1			101
	412/3			102
	412/4			102
Marques	112/5		de Genève 1948 de Chicago	9
	112/7		Annexe 7	7
	121/23			27
provisoires	112/9			11
Météorologie				
assistance	122/5		de Chicago (art.28,37, 69,70)	33
information	321/8		Washington (O.M.M)	82
	321/9			82
Nationalité	321/11			85
	112		de Chicago (art.17)	7
	112/1			7

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
Nationalité (suite)	112/6			9
	112/7			10
	411			97
	411/1			97
	411/7			100
	412/2			101
Parachutisme	121/16			23
passager				
bagages	421/3		de Varsovie-La Haye de Guadalajara	109
limitation de responsabilité	422/5			117
liste nominative (P.O.B)	121/1		de Chicago	16
	421/8			111
objets personnels	421/3			109
	422/5			117
retard	422/3		de Varsovie-La Haye	117
responsabilité illimitée	422/6		de Varsovie-La Haye (art.25,3,9)	118
Pavillon (loi du)	112/2		de Tokyo (1963) de Montréal (1971)	8 65
Personnel	310/1/2/3			73
carnet de travail	V. carnet			67
contrat	312 et s.			65
inscription	311/1 et 2			67
navigant	310/1/2/3			67;81
P.N.T.	311,311/1 12/9			
P.N.C	311,321/5			

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
responsabilité	322 322/1/2 322/3 322/6			86 86;87 88 89
travail	312/2/3/4/5 312/7/8/9/10 /11 312/13 et 14 311/7,412/2			74;75 75;76 77 70;101
Pièces de rechange	111 112/14		de Genève 1948 (art.16)	6 12
Photographie	121/19		de Chicago (art.36)	24
Plan de vol	121/1 122/2/3 321/8		Annexe 2	16 31;32 82
Police (pouvoirs de) administrative agents judiciaire	222/2 222/1 222/2 121/27			56 56 56 28
ordre public	222/3			56
salubrité	222/6			59
sanctions	222/8 à 12			60;62
sécurité	222/5			58
sûreté	222/4		de Chicago (Annexe 17)	57
Préposés	320/2 410 412/8			78 96 105

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
Propriété	112/6		de Chicago (art.19)	9
	112/13/14			12
	116			
cession	121/10/11			21
mutation	112/4			8
surface (à la)	112/11		de Rome 1952 (1978)	11
	121/13			22
	121/16			23
	121/22			26
Qualifications	311/4		de Chicago (Annexe1)	68
	311/6		(art. 30)	70
Radiophonie	121/1		Annexe 10	16
	121/18			24
	122/7		Annexe 10,11 et 15 U.I.T.	34
Redevances	120,			15
	221/7/8/9			53
	411/3		de Chicago (art.15)	98
aéronautiques	221/10		de Dakar (art.7)	53
C.D.N.	121/3			18
de route	122/12			36
exonération	412/8			105
	221/8			53
extraaéronautiques	221/11			54
immatriculation	112/3			8
	112/8			10
passager	221/10,			53
	421/6			111

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
taux	221/13			55
Responsabilité				
action (en)	422/8		de Varsovie-La Haye	120
à l'égard des tiers	111/1		de Rome 1933 et 1952	6
	121/16			23
	121/22			26
	121/13			22
	322/1			86
	422/14			122
à l'égard des usagers	122/13			37
civile	322/1/6			86;89
	322/1 à 7			86à91
	222/13			62
	122/13		de Dakar	37
	222/3			56
	322/1/3			86;88
de l'Etat	/4/5			
	322/7			91
	422 et S.		de Varsovie-La Haye	
de l'exploitant	121/10			116
	122/13			21
	222/14			37
disciplinaire	222/13/14		de Dakar(C.C.17 et 18)	62
	322/4			62
du P.N	422 à 422/12		de Varsovie-La Haye	88
du transporteur	422 et S.			
exonération	121/22		de Rome	116à121
	422/4		de Varsovie-La Haye	116
	422/5		de Varsovie-La Haye	26
				117
				117

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
faute	121/22			26
	122/13			37
	422/1/2/3		de Varsovie-La Haye	116
illimitée	422/4		de Varsovie-La Haye	117
	121/22		de Rome	26
	422/6		de Varsovie-La Haye	118
limitée	422/5		de Rome 1952 (art.2)	117
objective	121/22			26
pénale	121/23 et s.			27
	222/8 à 12			60à62
solidaire	322/1/2			86;87
	322/4/5			88
	322/7			91
	121/22			26
saisie	422/9		de Guadalajara	120
	112/16		de Chicago (art. 27)	13
Salubrité	422/16			122
	222/1			56
	222/4			57
	222/12			62
	312/10			76
	412/7		de Chicago (annexe 18)	104
	121/19			24
Satellites	122/9/10		de Chicago (annexe12)	35
	122/12		"	36
	210/2		"	41
	321/9		"	82
Sauvetage	122 et S.			30
	222/5			58
	321/7/8/9			81;82
Sécurité	412/1			101

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
Souveraineté	V.Espace aérien Libertés de l'air Pavillon			
Sûreté				
Actes de violence	112/2		de Montréal 1971-1988	8
	222/1		"	56
	222/4		"	57
	321/9		"	82
Aéroports	220/2		de Montréal 1971-1988	50
	222/4			57
	321/8			82
contrôle	421/6		de Montréal 1971-1988	111
programme aéroport	V. ce mot			
programme			"	
exploitant	222/4		"	57
programme national	222/4			57
Taxes	112/6			9
	221/12/13		de Montréal 1971-1988	55
	411/3		de Chicago	98
	412/8			105
	412/6			103
Transport aérien	121			16
	400		de Varsovie-La Haye	94
autorisation	411		de Chicago	97
combiné	400/6			95
	400/6			95
gratuit	422/10		de Varsovie -La Haye	121
interdit	421/3		de Varsovie -La Haye	109
	121/20		de Chicago(art.4)	
	412/7		Annexes 17 et 18	104

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
international	400/1		de Chicago (art 96)	94
	411/1 et S.		de Varsovie-La Haye	97
interne	400/1		"	94
	411/1		de Chicago (art.7)	97
	411/6			100
	421/7/8			111
	421/19		de Chicago (art.5)	109
	non régulier	400/3		
poste	411/4		U.P.U.	99
	400/7			95
privé	421/9			111
	121			16
	400/2			94
	411/5			99
	412/8		de Chicago (art.6)	105
public	400/2		Accords aériens	94
régulier	400/3			94
	411/3		de Varsovie-La Haye	98
	411/6		de Guadalajara	100
responsabilités	V. ce mot			
successif	400/5			95
	421/4			110
	422/9			120
Travail aérien	412/9			105
Autorisation	411			97
	411/5			99
	412/9			105
définition	121			16
	400/4			95

MOTS CLES	C.A.C	REGLEMENTS	CV. INTERNATIONALES	PAGES
Ultra léger motorisé (U.L.M)	121/5			19
	121/16			23
	210/2			41
Vente forcée Vol définition	112/16 121/21 312		de Genève de Rome 1952	13 25
enregitreurs régime	122/1			73
	122/1			30
	122/3			30
	122/5			32
	321/9			33
Vol à voile	121/16			82
	210/2			23 41