

UNION DES COMORES

Unité - Solidarité - Développement

Président de l'Union

Moroni, le 28 DEC 2017

DECRET N° 17 - 127/PR

Portant promulgation de la loi N° 17-016/AU
du 02 décembre 2017, Portant Code de
l'Aviation Civile.

LE PRESIDENT DE L'UNION,

VU la Constitution de l'Union des Comores du 23 décembre 2001, révisée,
notamment en son article 17 ;

DECRETE :

ARTICLE 1^{er} : Est promulguée la loi N° 17-016/AU, portant Code de
l'Aviation Civile, adoptée le 02 décembre 2017, par l'Assemblée de l'Union des
Comores et dont la teneur suit :

LIVRE I^{er} - DISPOSITIONS GENERALES

TITRE PREMIER : DE L'OBJET ET DU CHAMP D'APPLICATION

Article Premier: Objet

La présente loi portant Code de l'aviation civile a pour objet de déterminer la
réglementation de l'aviation civile en Union des Comores.

Article 2: Champ d'application

(1) Sous réserve des dispositions de l'alinéa (2), la présente loi s'applique à :

(a) tout personnel, aéronef civil, aéroport, activité aéronautique.



produit aéronautique, service aérien, service relatif à l'aviation, sur le territoire de l'Union des Comores;

(b) tout aéronef civil de l'Union des Comores se trouvant sur le territoire ou hors de l'Union des Comores ;

(c) tout aéronef étranger se trouvant sur le territoire de l'Union des Comores;

(d) toute personne titulaire d'un document aéronautique se trouvant sur le territoire ou hors de l'Union des Comores, et exerçant, ou prétendant exercer les privilèges accordés par un tel document

(2) Nonobstant l'alinéa (1), le Ministre chargé de l'aviation civile, agissant sur recommandation du Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile, peut, par un accord écrit avec l'autorité appropriée d'un autre Etat :

a. Transférer à l'autorité aéronautique de l'Etat d'un exploitant étranger, tout ou partie des fonctions et obligations à l'égard d'un aéronef de l'Union des Comores exploité par cet exploitant étranger ; ou

b. accepter tout ou partie des fonctions et obligations à l'égard d'un aéronef étranger, exploité par un exploitant de l'Union des Comores.

Article 3 : Dispositions pour les aéronefs d'Etat

(1) Sous réserve des dispositions de l'alinéa (2), la présente loi ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat. Les aéronefs d'Etat ne peuvent être exploités en transport aérien public commercial.

(2) Nonobstant l'alinéa (1), les aéronefs d'Etat, exceptionnellement affectés à un service de transport public commercial, sont soumis à l'application des règles édictées par la présente loi.



TITRE II - DEFINITIONS

Article 4 : Au sens de la présente loi, les termes, expressions ou sigles suivants ont les significations ci-après :

Accident : Evènement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté et, au cours duquel :

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

- dans l'aéronef ;
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ;
- directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ;

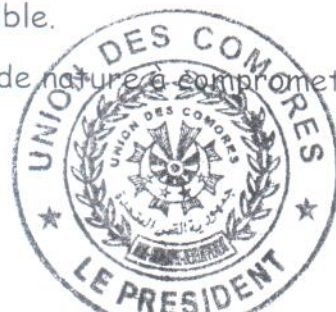
(b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

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

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ;

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

Acte d'intervention illicite : acte ou tentative d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment :



- capture illicite d'un aéronef ;
- prise d'otages à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
- introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse à des fins criminelles ;
- communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de personnel navigant, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

Cette liste n'est pas exhaustive.

Activité aéronautique : activité liée à l'aviation civile, notamment la conception, la fabrication et l'immatriculation des aéronefs ainsi que les télécommunications aéronautiques.

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

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

Aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique : aérodrome dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à faire usage dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Aérodrome non ouvert à la circulation aérienne publique : aérodrome réservé à l'usage d'administrations de l'Etat, aérodrome à usage restreint ou aérodrome à usage privé.

Aéronef : tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aéronef civil : aéronef autre qu'un aéronef d'Etat.

Aéronef d'Etat : aéronef utilisé dans les services militaires, de douane ou de police.

Aéroport : voir aérodrome.

Aéroport douanier : aérodrome ouvert à la circulation aérienne sur lequel peuvent s'accomplir des formalités de douane.



Aéroport international : Tout aéroport que l'Etat a désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.

Agent habilité : agent transitaire ou toute autre entité, qui traite avec un exploitant d'aéronef et applique au fret, aux envois par coursiers, aux envois exprès et à la poste, des contrôles de sûreté acceptés ou exigés par l'autorité compétente.

Agrément : autorisation administrative accordée à une entreprise par l'Autorité de l'aviation civile pour effectuer, à titre onéreux, le transport aérien de passagers, de fret, et/ou de courrier.

Aire de manœuvre : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exception des aires de trafic.

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

Assistance en escale : services rendus, notamment entretien, ravitaillement, chargement, déchargement, enregistrement d'un aéronef sur un aéroport à un exploitant d'aéronef.

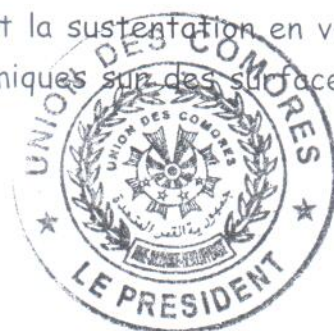
Autorité administrative : le Ministre en charge de l'aviation civile ou tout autre ministre pouvant être amené à intervenir dans l'aviation civile.

Autorité de l'aviation civile : Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores(ANACM).

Autres personnels aéronautiques : personnels autres que le personnel navigant.

Aviation générale : ensemble des activités d'aviation civile telles que sport, entraînement au vol autre que le transport aérien commercial et le travail aérien.

Avion : aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.



Armes BCN s'entend :

- « armes biologique » qui sont des agents microbiologiques ou autres agents biologiques ainsi que des toxines, quelle qu'en soit l'origine ou le mode de production, de types et en quantités qui ne sont pas destinés à des fins prophylactiques, de protection ou à d'autres fins pacifiques ;
- des armes, de l'équipement ou des vecteurs destinés à l'emploi de tels agents ou toxines à des fins hostiles ou dans des conflits armés ;
- des « armes chimiques » qui sont, prises ensemble ou séparément, des produits chimiques toxiques et leurs précurseurs, à l'exception de celles qui sont destinés ;
- à des fins industrielles, agricoles, médicales, pharmaceutiques, de recherche, ou à d'autres fins pacifiques ; ou
- à des fins de protection, c'est-à-dire ayant un rapport direct avec la protection contre les produits chimiques toxiques et la protection contre les armes chimiques ;
- à des fins militaires sans rapport avec l'emploi d'armes chimiques et qui ne sont pas tributaires de l'emploi, en tant que moyen de guerre, des propriétés toxiques de produits chimiques ; ou
- à des fins de maintien de l'ordre public, y compris de lutte anti-émeute sur le plan intérieur aussi longtemps que les types et quantités sont compatibles avec de telles fins ; ou
- des munitions et dispositifs expressément conçus pour provoquer la mort ou d'autres dommages par l'action toxique des produits chimiques toxiques, qui seraient libérés du fait de l'emploi de ces munitions et dispositifs ;
- tout équipement expressément destiné à être utilisé directement en liaison avec l'emploi de munitions et dispositifs ci-dessus visés ;
- des armes nucléaires et autres dispositifs explosifs nucléaires ;

Bagages : bagages désignent les bagages enregistrés aussi bien que les objets qu'emportent le passager au cours de toute opération d'embarquement ou de débarquement ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages.

Brevet : titre sanctionnant un ensemble de connaissances générales, théoriques et pratiques.

Certificat d'aérodrome : certificat délivré par l'autorité de l'aviation civile en vertu des règlements applicables d'exploitation d'un aérodrome.



Certificat de navigabilité : document attestant que l'aéronef est apte à effectuer la navigation aérienne.

Circulation aérienne : ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aéroport.

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

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

Convention de Chicago : la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et adoptée par les Comores par la loi n°85-004/AF du 15 janvier 1985, et comprend :

- (a) tout amendement à ladite convention, entrée en vigueur au titre de l'article 94(a) de la Convention, ratifié par l'Union des Comores ;
- (b) toute annexe, ou amendement d'une annexe, acceptée au titre de l'article 90, dans la mesure où il est ratifié par l'Union des Comores, et
- (c) les normes et procédures internationales adoptées et amendées par l'OACI au titre de l'article 37 de ladite convention, mais sous réserve de toute notification de différences par l'Union des Comores au titre de l'article 37 de la Convention.

Document Aéronautique : brevet, certificat, licence, permis, ou tout autre document délivré au titre de la présente loi à, ou à l'égard de toute personne, aéronef, aéroport, procédure aéronautique, produit aéronautique ou service lié à l'aviation

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

Entreprise de transport aérien : toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien régulier et/ou non régulier.



Entreprise de travail aérien : toute personne physique ou morale qui effectue du travail aérien.

Environnement : ensemble des éléments naturels ou artificiels et des équilibres bio et géo - chimiques auxquels ils participent, ainsi que les facteurs économiques, sociaux et culturels qui favorisent l'existence, la transformation et le développement du milieu, des organismes vivants et des activités humaines.

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

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

Expéditeur connu : Expéditeur de marchandises aux fins de transport par voie aérienne pour son propre compte et qui a établi des relations d'affaires avec un agent habilité ou un exploitant d'aéronef en fonction de critères convenus traitant de la sûreté des marchandises.

Exploitant : Personne physique ou morale qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Hypothèque : Sûreté conventionnelle qui confère au créancier un droit réel sur l'aéronef.

Incident : Evènement, autre qu'un accident lié à l'utilisation d'un aéronef qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Incident grave : Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

Infraction : Tout manquement, toute violation ou inobservation des dispositions des textes en vigueur régissant l'aviation. Les infractions à la réglementation de l'aviation civile sont punies de sanctions administratives ou pénales.

Marchandises : Tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages, transportés à bord d'un aéronef.

Marchandises dangereuses : Matières ou objets de nature à présenter un risque appréciable pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des instructions



techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classées conformément à ces instructions.

Membre d'équipage : Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

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

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

Ministre en charge de l'aviation civile : Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions

Navigation aérienne : Ensemble des techniques et des procédés permettant de définir la position d'un aéronef et de guider sa trajectoire.

Navigabilité : Conditions d'aptitude au vol d'un aéronef.

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

Permis d'exploitation aérienne (PEA/AOC): Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

Personnel de l'aéronautique civile : Titulaire de la licence de membre d'équipage de conduite, de membre d'équipage de cabine, de technicien de maintenance d'aéronef, de contrôleur de la circulation aérienne, d'agent technique d'exploitation, ou tout personnel d'exploitation dont la fonction est essentielle à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile.

Personnel navigant professionnel: Personne rémunérée et chargée par un exploitant de fonction à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Personnel navigant non professionnel : Tout membre d'équipage qui n'entre pas dans la catégorie de membre d'équipage professionnel.



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

Police des aérodromes : Ensemble des mesures ayant pour but de garantir la sécurité des aérodromes.

Programme National de Sécurité : Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité de l'aviation civile.

Programme National de Sûreté : Mesures adoptées par l'Union des Comores pour assurer la protection de l'aviation civile internationale contre des actes d'intervention illicite.

Qualification : Mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.

Recherches : Opérations normalement coordonnées par un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage, faisant appel au personnel et aux moyens disponibles pour localiser des personnes en détresse.

Redevances : Rémunérations perçues pour services rendus aux usagers et aux exploitants d'aéronefs.

Sanction: La conséquence prévue à l'avance d'une infraction ou d'un non-respect d'un règlement ou de la loi portant code de l'aviation civile explicitement formulée et reconnue. On distingue :

- Les sanctions administratives prononcées par l'autorité de l'aviation civile sur la base des rapports des inspecteurs de l'aviation civile, des officiers de police judiciaires ou de tout organisme et autorité compétent comprennent: l'avertissement, le blâme, la suspension, le retrait provisoire ou définitif du titre, du certificat, de la licence, du brevet ou de la qualification.
- Les sanctions pénales sont prononcées selon le cas par le tribunal compétent ou procureur de l'Union des Comores sur la base des rapports et des procès-verbaux dressés par les inspecteurs de l'aviation civile, par les officiers de police judiciaires ou par les agents habilités et commissionnés à cet effet. Ces sanctions comprennent l'amende ou l'emprisonnement.



Sauvetage : Opération destinée à sauver des personnes en détresse, à leur donner les soins initiaux, médicaux ou autres, et à les mettre en lieu sûr.

Service aérien : Vol ou série de vols régulier et non régulier, assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises.

Service aérien commercial : Vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux, des passagers, du fret, et/ou du courrier.

Service aérien régulier : série de vols qui présentent l'ensemble des caractéristiques suivantes :

- a) il est effectué, à titre onéreux, au moyen d'aéronefs destinés à transporter des passagers, du fret et/ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des sièges ou des espaces vendus individuellement, sont mis à disposition du public soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés ;
- b) il est organisé de façon à assurer la liaison entre deux ou plusieurs aéroports :
 - soit selon un horaire publié ;
 - soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente.

Service aérien non régulier : Service de transport aérien commercial effectué autrement que comme un service régulier, notamment vol ou série de vols à la demande ou en charter.

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

Service de navigation aérienne certifié : Service dont le fournisseur a reçu un certificat de fournisseurs de services de navigation aérienne délivré par l'autorité de l'aviation civile.

Servitudes aéronautiques : Mesures destinées à assurer la protection d'un aérodrome contre les obstacles, de façon à ce que les aéronefs puissent y atterrir et en décoller dans de bonnes conditions de régularité et de sécurité.

Supervision de la sécurité : Fonction exécutée par l'autorité de l'aviation civile pour s'assurer que les personnes et les organisations qui exercent une activité



aéronautique respectent la présente loi et les règlements y afférents, concernant la sécurité de l'aviation civile.

Supervision de la sûreté : Fonction exécutée par l'autorité de l'aviation civile pour s'assurer que les personnes et les organisations qui exercent une activité aéronautique respectent la présente loi et les règlements y afférents, concernant la sûreté de l'aviation civile.

Sûreté: Protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Cet objectif est réalisé par une combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels.

Surveillance : Activités par lesquelles l'autorité de l'aviation civile vérifie de façon proactive, au moyen d'inspections et d'audits, que les titulaires de documents aéronautiques se conforment en permanence aux exigences établies et fonctionnent au niveau de compétence et de sécurité requis par l'autorité de l'aviation civile.

Tarif aérien : Prix à payer pour le transport de passagers et de fret sur un service aérien, ainsi que sur les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires.

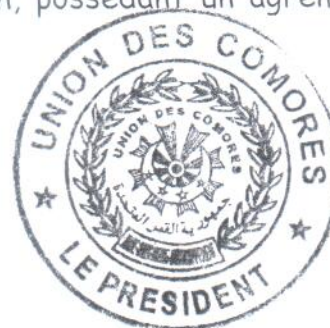
Territoire de l'Union des Comores: Les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat de l'Union des Comores.

Transport aérien : Toute opération aérienne qui consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination des passagers, du fret ou de la poste, contre rémunération.

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

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

Transporteur aérien : Entreprise de transport aérien, possédant un agrément en cours de validité.



Transporteur aérien étranger : Tout transporteur aérien d'un Etat autre que l'Union des Comores.

Travail aérien : Toute opération aérienne rémunérée qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport aérien ou les essais et réceptions.

Validation : Acceptation écrite d'une mesure prise par les autorités aéronautiques civiles d'un autre Etat en lieu et place d'une mesure qui relève, selon la présente loi, de la responsabilité de l'autorité de l'aviation civile.

LIVRE II : DE L'AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE L'UNION DES COMORES

Article 5: Autorité de l'aviation civile

Pour l'application et l'interprétation de la présente loi, on entend par « **Autorité de l'aviation civile** » l'établissement public doté de la personnalité juridique, de l'autonomie financière et de gestion administrative, ci-après dénommée Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie « **ANACM** »

Dans la présente loi, le terme « Agence » désigne l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

TITRE PREMIER : DU STATUT DE L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

Article 6: Tutelle

L'Agence est placée sous la tutelle du Ministre en charge de l'aviation civile.

Un décret pris en conseil des Ministres déterminera les règles d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'Agence.

Article 7: Missions

L'Agence a pour missions de :



- a) Exécuter la politique de l'Etat en matière d'aviation civile et de météorologie ;
- b) Effectuer les activités de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- c) Délivrer, suspendre, annuler, révoquer, restreindre les privilèges des documents aéronautiques;
- d) Etablir et mettre en œuvre le Programme National de Sécurité (PNS) afin d'atteindre un niveau acceptable de sécurité en aviation civile ;
- e) Etablir et mettre en œuvre le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) afin de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite;
- f) Etablir et mettre en œuvre le Programme National de facilitation;
- g) Assurer le suivi de l'activité des organisations internationales et régionales intervenant dans le domaine de l'aviation civile et de la météorologie ;
- h) Assurer le suivi de la gestion du patrimoine de l'Etat affecté à l'agence ;
- i) Assurer le suivi des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile et de météorologie;
- j) Elaborer et mettre en œuvre un plan de réduction de la pollution de l'air et des émissions des gaz à effet de serre en conformité avec les normes internationales y afférentes ;
- k) Tenir les registres aéronautiques définis dans la présente loi ;
- l) Contrôler l'application de la réglementation relative aux droits des passagers aériens ;
- m) S'assurer de la disponibilité de l'information aéronautique et de la cartographie aéronautique auprès des personnes, organismes et entreprises concernés.

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

Article 8: Documents aéronautiques

- 1) L'Agence délivre les documents aéronautiques aux personnes physiques ou morales, ainsi qu'aux produits soumis aux exigences de sécurité et de sûreté fixées par la présente loi et les actes pris pour son application,
- 2) L'Agence est chargée du suivi de l'application des documents aéronautiques. Après une nouvelle inspection ou contrôle ou à la suite



d'une quelconque enquête menée, pour la sécurité de l'aviation civile, l'Agence peut modifier, suspendre ou retirer tout document aéronautique accordé en vertu de la présente loi et d'autres règlements relatifs.

- 3) Avant de modifier, suspendre ou révoquer un document aéronautique, l'Agence informe les détenteurs des raisons principales ayant motivé la prise de cette décision et donne aux concernés l'occasion de faire valoir les arguments contraires, sauf en cas d'urgence.

Article 9: Examens aéronautiques

L'Agence est chargée de l'organisation des examens aéronautiques et de la délivrance ainsi que du suivi des documents aéronautiques du personnel de l'aéronautique civile.

Article 10: Acceptation et validation des documents

- (a) L'Agence peut accepter ou valider les documents aéronautiques délivrés par l'autorité de l'aviation civile d'un autre Etat à la condition que cet Etat soit signataire de la convention de Chicago et se conforme aux obligations et aux termes de ladite Convention en ce qui concerne la délivrance de ces documents aéronautiques et leur suivi.
- (b) L'acceptation ou la validation des documents aéronautiques est émise par décision du Directeur Général de l'Agence. Pour les cas où l'examen de la condition prévue en (a) ne constitue pas une base suffisante pour la validation des documents aéronautiques, cette décision peut prescrire des exigences supplémentaires pour maintenir un niveau de sécurité au moins équivalent.

Article 11: Sans préjudice de la compétence des administrations de l'Etat, l'Agence veille à ce que les personnes physiques ou morales soumises à une obligation d'assurance pour couvrir leur responsabilité en vertu de la présente loi et de ses textes d'application, s'y conforment.

Article 12 :

- (1) Sous réserve des dispositions de l'alinéa (2), pour l'exercice de ses missions de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, l'Agence procède à des inspections, contrôles, vérifications ou à des audits, dans le cadre d'un programme préétabli ou de façon inopinée dans les conditions prévues par la présente loi et ses textes d'application.
- (2) Nonobstant les dispositions de l'alinéa (1), l'Agence peut déléguer à un organisme technique certaines de ses attributions en matière de supervision.



L'organisme technique doit présenter toutes les garanties d'indépendance par rapport aux opérateurs de l'aviation civile visés par la supervision et recourir à des procédures ou exiger des documents conformément à la réglementation en vigueur.

Article 13: Pour l'exercice de ses missions de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, ainsi que de la surveillance continue, l'Agence dispose des prérogatives suivantes :

- a) l'accès à tout moment et sans restriction aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel, aux équipements, aux installations où s'exercent les activités contrôlées ou inspectées et aux documents tels que les manuels, les certificats, les approbations, les autorisations, les permis, les procédures, les licences du personnel, les brevets, les dossiers techniques, les dossiers du personnel et tout autre document de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle ou l'inspection exercée ;
- b) la possibilité de restreindre, de suspendre ou de retirer les documents aéronautiques en cas de non-conformité aux exigences de sécurité ou de sûreté ;
- c) la possibilité de retenir au sol un aéronef pour des motifs valables, de prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation ou d'exercice d'une activité en cas de non-conformité aux exigences de sécurité ou de sûreté et d'en suivre la mise en œuvre.
- d) la possibilité d'interdire l'exploitation d'un aéronef et de prendre toute mesure nécessaire pour l'empêcher de voler lorsque cet aéronef ou l'exploitation dudit aéronef peuvent ou sont susceptibles de présenter un danger pour les passagers, les marchandises ou les tiers situés à la surface ;
- e) sans préjudice des points b) c) et d) du présent article, la possibilité de prendre des mesures conservatoires ou compensatoires en cas de non-conformité aux exigences de sécurité ou de sûreté ;
- f) la constatation des infractions et des manquements aux dispositions de la présente loi et de ses textes d'application ;
- g) La possibilité de prononcer des sanctions administratives à l'encontre des personnes physiques ou morales en cas de manquements à certaines dispositions de la présente loi ou des actes réglementaires.



TITRE II : DES ORGANES DE L'AGENCE

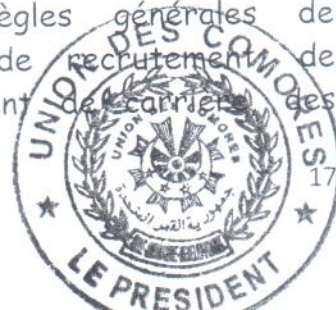
Article 14: L'Agence est composée de deux sortes d'organes :

- Une instance d'orientation et de contrôle : le Conseil d'Administration ;
- Une instance de gestion et d'exécution : la Direction Générale.

CHAPITRE I^{er} - DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Article 15: Missions et Composition

- a) Le Conseil d'Administration définit les objectifs et détermine l'organisation, la gestion, le fonctionnement et le contrôle des activités de l'Agence. Le Conseil d'Administration a notamment pour attributions de :
- i. Définir et adopter la politique générale et les orientations de l'Agence ;
 - ii. Administrer et contrôler l'Agence ;
 - iii. Approuver les états financiers de l'Agence ;
 - iv. Rendre compte au Ministre en charge de l'aviation civile par écrit des activités et défis prioritaires de l'Agence nécessitant le soutien de l'Etat afin de se conformer aux normes internationales ;
 - v. Approuver, sur proposition du Directeur Général, le cadre organique et l'organigramme de l'Agence et des textes associés ;
 - vi. Adopter le budget prévisionnel, les rectificatifs en cours d'année et les comptes financiers de chaque exercice ;
 - vii. Adopter le règlement intérieur, le statut du personnel de l'Agence ;
 - viii. Approuver le programme des activités et les plans d'actions ;
 - ix. Approuver le budget et les comptes financiers de l'Agence ;
 - x. Adopter les rapports d'activité de l'Agence ;
 - xi. Adopter le traitement du Directeur Général et de son adjoint ;
 - xii. Soutenir les œuvres sociales du personnel de l'Agence ;
 - xiii. Autoriser les évaluations et audits de l'Agence ;
 - xiv. Adopter les procédures relatives aux passations des marchés, à l'acquisition des biens de l'Agence, aux règles générales de fonctionnements de l'Agence, aux modalités de recrutement, de rémunération, de formation et de développement des



indicateurs de performances, du régime financier et comptable de l'Agence.

b) Le Conseil d'Administration de l'Aviation Civile est composé de six(6) membres ci-après :

- Le Président
- Un représentant de la Présidence de l'Union
- Un représentant du Ministère en charge de l'Aviation Civile
- Un représentant du Ministère en charge de la Défense
- Un représentant du Ministère en charge des Finances et du Budget
- Un représentant du Personnel de l'Agence

Article 16 :

- a) Sous réserve des droits des concessionnaires, le Conseil d'Administration administre le domaine confié à l'établissement public et fixe, sur proposition du Directeur Général, le montant des redevances d'usage de ce domaine.
- b) Il approuve également, sur proposition du Directeur Général, le montant des droits et les tarifs des redevances perçues en contrepartie des services rendus par l'Agence.
- c) Il propose l'assiette des redevances pour service rendu aux Ministres en charge de l'aviation civile et en charge des finances.

Article 17 : Le Conseil d'Administration donne son avis sur toutes les questions qui lui sont soumises par le Ministre en charge de l'aviation civile.

Article 18 : Le Conseil d'Administration établit son règlement intérieur.

Article 19 :

- a) Dans des conditions qu'il détermine, et à l'exclusion notamment de l'approbation du budget et des comptes, le Conseil d'Administration peut déléguer une partie de ses pouvoirs au Directeur Général, sous réserve pour lui d'agir dans le cadre des programmes de l'établissement et dans la limite des crédits ouverts par ses budgets.



- b) Le Directeur Général rend compte au Conseil d'Administration des décisions qu'il a prises dans le cadre de la délégation susvisée en a).

Article 20 : Il est interdit aux administrateurs de prendre ou de conserver un intérêt personnel direct ou indirect dans une entreprise concluant un marché avec l'Agence.

CHAPITRE II - DE LA DIRECTION GENERALE

Article 21 : La Direction Générale est l'organe de gestion de l'Agence.

- a) Elle est dirigée par un Directeur Général nommé par décret du Président de l'Union des Comores sur proposition du Ministre en charge de l'aviation civile.
- b) Il est assisté par un Directeur Général Adjoint nommé par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile sur proposition du Conseil d'Administration.
- c) Le Directeur Général et le Directeur Général Adjoint doivent justifier d'au moins 5 ans d'expérience professionnelle avérée dans le domaine de l'aviation civile ou de la météorologie

Article 22 : Pouvoir administratif

- 1) Le Directeur Général met en œuvre la politique arrêtée par le Conseil d'Administration et assure l'exécution de ses délibérations.
- 2) Le Directeur Général coordonne, anime et dirige l'activité de l'Agence. Il est chargé de :
 - a) élaborer le programme annuel d'activités de l'Agence ;
 - b) signer tout acte et contrat impliquant l'Agence ;
 - c) représenter l'Agence en justice ;
 - d) déterminer l'organisation, la structure et le fonctionnement des services de l'Agence ;
 - e) recruter, nommer et mettre fin aux fonctions d'un membre du personnel de l'Agence ;
 - f) préparer le projet de budget ;
 - g) préparer le rapport d'activités et les états financiers annuels à soumettre à l'adoption du Conseil d'Administration en vue de leur approbation et de supervision après leur certification par un



commissaire aux comptes nommé conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur ;

- h) proposer au Conseil d'Administration le montant des redevances d'usage du domaine confié à l'Agence, ainsi que le montant des droits et des redevances pour services rendus.

Le Directeur Général est ordonnateur des dépenses et des recettes.

Article 23 : Pouvoirs techniques

Dans l'exercice de ses fonctions, le Directeur Général dispose des pouvoirs techniques suivants :

- a) Il délivre ou valide, restreint, suspend, révoque, annule, et retire les documents aéronautiques dans les conditions prévues par la présente loi et ses textes d'application ;
- b) Il assure et coordonne l'établissement et la mise en œuvre effective des activités de supervision et de surveillance continue en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile;
- c) Il est responsable de l'organisation des examens aéronautiques ;
- d) Il accorde les dérogations ou exemptions aux exigences de sécurité prévues par la présente loi et ses textes d'application dans les cas et conditions prévues;
- e) Sans préjudice du point a) du présent article, il dispose des prérogatives nécessaires à l'accomplissement des missions de supervision de la sécurité et de la sûreté;
- f) Il habilite les inspecteurs de l'aviation civile pour l'exercice de leurs fonctions. Par cette habilitation, il leur délègue les prérogatives nécessaires à cet exercice notamment les audits, les évaluations techniques, les enquêtes, les inspections périodiques et inopinées des activités aéronautiques civiles ;
- g) Il définit le programme de surveillance des exploitants et fournisseurs de services et s'assure de la mise en œuvre effective des contrôles, inspections et audits ;
- h) Il adopte et met à jour les circulaires, directives, instructions et manuels, ainsi que les règlements en urgence destinés à assurer une interprétation et une mise en œuvre uniforme de la législation, de la réglementation et des procédures d'application en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;



- i) Sans préjudice du point a) du présent article, il approuve les programmes de sûreté des exploitants et fournisseurs de services ;
- j) Il est responsable de la tenue des registres aéronautiques ;
- k) Il établit et met en œuvre le Programme National de Sécurité (PNS) afin de gérer les risques de sécurité dans les activités aéronautiques civiles en Union des Comores ;
- l) Il représente ou désigne le représentant de l'Agence au sein des commissions, comités, assemblées et conseils dont l'objet se rapporte aux missions de l'Agence ;
- m) Il peut, après y avoir été autorisé par le Conseil d'Administration, habilitier un organisme technique à exercer certaines fonctions de supervision pour le compte de l'Agence.

TITRE III : DU PERSONNEL DE L'AGENCE

Article 24 :

- (1) L'Agence emploie du personnel technique et administratif dont le statut est adopté par le Conseil d'Administration.
- (2) Le Conseil d'Administration adopte un code de rémunération, prévoyant des conditions d'emploi attrayantes permettant de s'assurer de recruter et de conserver un personnel qualifié.

Article 25 : L'Agence est dotée d'un corps d'inspecteurs de l'aviation civile comportant des inspecteurs sécurité, des inspecteurs sûreté et, des inspecteurs spécialisés dans les autres domaines de compétence de l'aviation civile.

Article 26:

- (1) Pour l'exercice de leurs fonctions, les inspecteurs sont habilités par le Directeur Général de l'ANACM.
- (2) Les inspecteurs doivent, avant d'entrer en fonction, prêter serment devant le tribunal de première instance de Moroni.

La formule du serment est la suivante: « *Je jure par Dieu d'exercer mes fonctions avec probité, équité et neutralité dans le strict respect des lois et règlements de l'Aviation Civile en vigueur en Union des Comores* ».

- (3) Par leur habilitation, les inspecteurs sont investis des prérogatives nécessaires à l'exercice de leurs fonctions. De même, ils reçoivent du



Directeur Général la délégation des prérogatives appropriées à leurs fonctions, à leurs qualifications et à leur expérience, à l'exclusion des mesures disciplinaires à l'encontre du personnel de l'aéronautique civile et de toute mesure de retrait définitif des documents aéronautiques qui ne relèvent que du Directeur Général.

(4) Le Directeur Général de l'Agence ne peut habilitier un inspecteur à exercer une prérogative, dans le cadre défini à l'alinéa (3), que dans la mesure où cette prérogative lui est attribuée ou est attribuée directement aux inspecteurs par les dispositions de la présente loi et ses textes d'application.

Article 27: Tous les inspecteurs habilités par le Directeur Général et assermentés doivent être munis, dans l'exercice de leurs fonctions, d'un document d'identité officiel dont la forme et le contenu sont fixés par voie réglementaire.

Article 28: Sous l'autorité du Directeur Général de l'ANACM, les inspecteurs de l'aviation civile sont compétents pour la conduite des contrôles, inspections planifiées ou inopinées, audits et vérifications de toute nature nécessaires à l'exécution des missions de supervision de la sécurité et de la sûreté dont l'Agence a la responsabilité.

Article 29 : Les inspecteurs de l'aviation civile ont le pouvoir d'interdire ou de restreindre à une personne physique ou morale d'exercer les privilèges d'un document aéronautique accordé par l'autorité de l'aviation civile pour des motifs valables conformément aux procédures approuvées.

Article 30: Le secret professionnel n'est pas opposable aux inspecteurs de l'aviation civile agissant dans le cadre de leurs missions, sous réserve du respect des données à caractère personnel.

Article 31: Les inspecteurs de l'aviation civile sont tenus au secret professionnel.

Article 32: Dans l'exercice de ses fonctions, l'inspecteur bénéficie de la protection de l'Etat. Il est protégé contre toutes menaces et tous outrages. En outre, il ne peut être poursuivi ou jugé pour des analyses, évaluations, commentaires, appréciations, avis ou recommandations effectués dans un rapport d'inspection.



TITRE IV : DES RESSOURCES DE L'AGENCE

Article 33 :

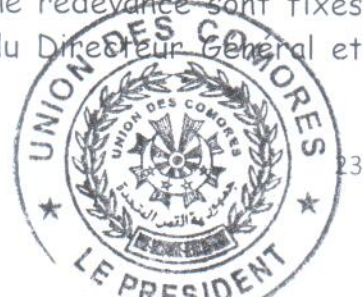
(1) Les ressources de l'ANACM comprennent :

- a) les taxes et redevances pour services rendus;
- b) les produits provenant des redevances aéronautiques et extra aéronautiques ;
- c) les produits provenant des redevances pour services rendus et autres prestations fournies par l'Agence ;
- d) les produits des amendes et pénalités aéronautiques infligées par le Directeur Général de l'Agence aux personnels aéronautiques et aux exploitants de services aéronautiques pour manquement mineur à leurs obligations professionnelles à titre de sanctions ;
- e) le produit des droits fixes ou forfaitaires pour les prestations ou les services rendus par l'Agence ne pouvant faire l'objet d'une redevance ;
- f) s'il y a lieu, le produit des redevances ou des loyers d'occupation du domaine confié à l'Agence ;
- g) le produit de la vente, après déclassement, des éléments du domaine public aéronautique ;
- h) des fonds mis à la disposition de l'Agence par les partenaires au développement dans le cadre des conventions passées à cette fin par le Gouvernement ;
- i) la dotation budgétaire spécifique allouée par l'Etat pour :
 - les activités et le fonctionnement de l'ANACM ;
 - la formation et le maintien de compétences du personnel de l'ANACM ;
- j) les subventions des partenaires au développement ;
- k) les dons et legs ;
- l) toute ressource dont elle peut légalement disposer.

(2) L'assiette et les modalités de détermination des redevances pour services rendus par l'Union des Comores sont fixées par arrêté interministériel du Ministre en charge de l'aviation civile et le Ministre en charge des finances.

(3) Le recouvrement desdites redevances et coût est assuré par l'Agence.

(4) Les droits fixes ou forfaitaires pour les prestations ou les services rendus par l'Agence ne pouvant faire l'objet d'une redevance sont fixés par le Conseil d'Administration sur proposition du Directeur Général et recouverts par l'Agence.



- (5) Les redevances ou les loyers d'occupation du domaine confié à l'Agence sont déterminés conformément aux usages en matière de redevances ou de loyer d'occupation du domaine de l'Etat. Ils sont fixés et recouvrés dans les conditions prévues à l'alinéa (4).

LIVRE III : DES POUVOIRS DU MINISTRE EN CHARGE DE L'AVIATION CIVILE

Article 34 : Pouvoirs et fonctions du Ministre

Les fonctions du Ministre en charge de l'aviation civile sont :

- (1) de promouvoir la sécurité et la sûreté de l'aviation civile ;
- (2) d'administrer la participation de l'Union des Comores à la Convention de Chicago, toute autre convention internationale, accord, entente relative à l'aviation civile à laquelle l'Union des Comores est partie ;
- (3) de fournir au Directeur Général ou à l'Agence, toute information, conseil, services ou ressources tel que cela peut être requis afin d'appuyer la mise en œuvre de la présente loi ;
- (4) de promouvoir, assister en tant que de besoin, toute autre autorité administrative de l'Union des Comores à l'usage effectif d'autres législations pouvant affecter la sécurité et la sûreté de l'aviation civile en Union des Comores ; et
- (5) d'effectuer toute fonction imposée au Ministre par, et sous cette loi, ou toute autre loi.

Article 35: Mesures destinées à faciliter la navigation aérienne

Le Ministre en charge de l'aviation civile, en accord avec la Convention de Chicago, adoptera toutes les mesures pratiques pour:

- (a) faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre l'Union des Comores et les territoires des autres Etats ; et
- (b) éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé.

Article 36: Enlèvement d'obstructions dangereuses



- (1) Le Ministre peut, par arrêté ministériel, exiger l'enlèvement de toute construction, structure, érection, arbre ou autre chose à terre ou sur l'eau, qui, de l'opinion du Ministre, sur proposition du Directeur Général, peut constituer un danger aux aéronefs en vol en accord avec les règles normales de vol ;
- (2) Le Ministre peut, par arrêté ministériel autoriser toute personne, de la manière qu'il/elle jugera appropriée, d'enlever ou modifier dans la mesure spécifiée dans l'arrêté toute construction, structure, érection, arbre ou autre chose, en contravention de l'arrêté publié au titre de l'alinéa (1)
- (3) Une copie de chaque arrêté publié au titre de l'alinéa (1) ou (2) est remise aux propriétaires ou occupants de toute terre affectée par un tel arrêté.
- (4) En considérant la prise de tout arrêté sous cet article, le ministre doit tenir compte du statut de tout bâtiment, structure, construction, arbre ou autre chose qui peut bénéficier d'une protection ou d'un statut spécial ou avoir droit à une protection ou l'octroi d'un statut spécial en vertu de toute autre loi.
- (5) Une personne souffrant d'une perte ou dommage résultant d'un arrêté pris au titre de l'alinéa (1) peut ainsi demander compensation, et à défaut d'accord sur le montant de la compensation, un tel montant est fixé par la cour de la juridiction compétente.
- (6) Si un arrêté est pris :
 - a. en relation avec un aéroport propriété de l'Etat, la compensation est payée par l'Etat,
 - b. en relation avec tout autre aéroport, la compensation est payée par le propriétaire de l'aéroport.
- (7) Nonobstant les dispositions de l'alinéa (5), aucune compensation n'est payable pour toute perte ou dommage résultant d'un arrêté pris au titre de l'alinéa (1) si le bâtiment, structure, construction, arbre ou autre chose, a été érigé ou planté en contravention de toute loi.

Article 37: Interdictions et restrictions sur l'utilisation des terres

- (1) Dans le but d'assurer la sécurité des aéronefs qui volent conformément aux usages aéronautiques normaux, le ministre peut prescrire des interdictions et des restrictions concernant l'utilisation des terres, de l'espace aérien ou de l'eau à proximité des aéroports relatives à



- a. l'érection de bâtiments, de structures ou d'autres choses dans toute zone spécifiée;
 - b. la plantation ou la limitation de la hauteur de tout arbre dans une zone spécifiée;
 - c. l'ensemencement ou la culture de toute plante ou culture dans toute zone spécifiée;
 - d. l'apport de navires ou de véhicules dans toute zone spécifiée, ou ancrage ou amarrage de tout navire ou véhicule qui s'y trouve.
- (2) Un propriétaire ou un occupant de terrain qui subit une perte ou un dommage résultant de toute interdiction ou restriction prescrite en vertu de l'alinéa (1) est admissible d'indemnisation s'il dépose une réclamation dans un délai prescrit -
- (a) au ministre à l'égard d'un aéroport appartenant à l'État; ou
 - (b) au propriétaire dans le cas de tout autre aéroport.
- (3) La perte ou les dommages visés à l'alinéa (2) sont évalués en tenant compte des circonstances existantes au moment où l'interdiction ou la restriction entre en vigueur.
- (4) Le montant maximal de l'indemnité payable en vertu de l'alinéa (2) ne peut excéder le montant de la réduction de la valeur marchande de ces terrains résultant d'une telle interdiction ou restriction.
- (5) En cas de désaccord sur le montant de l'indemnisation qui est payable à l'égard d'une demande d'indemnisation en vertu de l'alinéa(2), le montant est fixé par un tribunal compétent.

LIVRE IV : DE LA REGLEMENTATION

TITRE PREMIER- DISPOSITIONS GENERALES

Article 38 : Accords techniques ou opérationnels

En assurant la réalisation d'un système intégré, sûr, sécurisé, et la mise en œuvre des obligations découlant des accords internationaux de l'aviation civile en matière d'aviation civile, le ministre peut conclure des arrangements techniques ou opérationnels, ou les deux, avec des autorités de l'aviation d'autres pays.

Article 39 : Application des accords aériens internationaux



a) Le Ministre peut, conformément à l'article 40, promulguer toute réglementation qui lui apparaît nécessaire pour donner effet à l'une quelconque des dispositions de la convention de Chicago.

b) Si :

i) La Convention de Chicago est amendée, ou

ii) L'Union des Comores devient partie d'un accord aérien international, ou

iii) Un accord aérien international est amendé

Le Ministre conformément à l'article 40 peut promulguer toute réglementation qui lui apparaît nécessaire pour mettre en œuvre ou donner effet à l'une quelconque des dispositions de l'accord ou de l'amendement.

Article 40 : Réglementation

(1) Le Ministre peut, après consultation avec l'Agence, prendre des règlements relatifs à :

(a) La mise en œuvre de la Convention de Chicago ;

(b) La procédure d'élaboration et d'amendement des règlements promulgués sur la base de la présente loi ;

(c) La fourniture de services météorologiques, et la coordination de la recherche et sauvetage ;

(d) Frais, taxes et redevances, conjointement avec le Ministre en charge des finances ;

(e) La protection de l'environnement des effets de l'activité aérienne et produits aéronautiques ;

(f) toute question liée ou raisonnablement accessoire à un des sujets suivants :

i. fonctions du Ministre en charge de l'aviation civile telles que décrites à l'article 34 ;

ii. l'objet de l'Agence ;

iii. les missions de l'Agence au titre de l'article 7 a la présente loi ; et

(g) tout sujet requis ou permis d'être prescrit par la présente loi, ou dont la prescription est nécessaire ou utile pour donner effet à la présente loi.

(2) Un règlement pris au titre de l'alinéa (1) peut :

(a) S'appliquer généralement, ou à l'égard de différentes catégories de



personnes, aéronefs, aérodrômes, produits aéronautiques, procédures aéronautiques, services aéronautiques connexes, ou à l'égard de la même classe de personnes, d'aéronefs, aérodrôme, produit aéronautique, procédure aéronautique ou service aéronautiques connexes dans des circonstances différentes.

- (b) S'appliquer généralement sur l'ensemble du territoire de l'Union des Comores, ou sur une ou plusieurs parties de l'Union des Comores.

TITRE II : REGLEMENTATION RELATIVE A LA SECURITE ET A LA SURETE

Article 41 : Sans limiter le pouvoir conféré par l'article 40, dans l'intérêt de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, le Ministre peut, sur recommandation de l'Agence prendre des règlements concernant :

- (1) l'utilisation des aérodrômes et d'autres installations liées à l'aviation ;
- (2) l'exploitation générale, des vols et du trafic aérien ;
- (3) le contrôle de choses susceptibles de représenter un danger pour la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile, y compris :
 - (i) la sécurité du transport aérien des armes à feu, ou toute autre marchandises dangereuses ou substances hasardeuses,
 - (ii) la construction, utilisation ou exploitation de toute chose de nature à constituer un danger à la sécurité de l'aviation ; et
 - (iii) les perturbations de passagers à bord des aéronefs.
- (4) la désignation, classification et certification des :
 - (i) aéronefs ;
 - (ii) pilotes d'aéronefs ;
 - (iii) membres d'équipage de vol ;
 - (iv) personnels des services de trafic aérien ;
 - (v) personnels des services de sûreté de l'aviation
 - (vi) personnels de maintenance des aéronefs ;
 - (vii) services aériens
 - (viii) services de trafic aérien
 - (ix) aérodrômes et exploitants d'aérodrômes



- (x) agents réglementés de fret ;
 - (xi) matériels, personnels, et organisation services d'assistance en escale et fournisseurs de services d'assistance en escale
 - (xii) installations de navigation aérienne et fournisseurs de services de navigation aérienne ;
 - (xiii) instituts de formation aéronautique
 - (xiv) organismes de conception, fabrication et d'entretien d'aéronefs
 - (xv) procédures aéronautiques
 - (xvi) services de sûreté de l'aviation
 - (xvii) toute autre personne qui fournit des services en aviation civile, et tout aéronef, produit aéronautique, service aéronautique connexe, installation et équipement exploités à l'appui du système de l'aviation civile, ou des classes de ces personnes, des aéronefs, produits aéronautiques, services liés à l'aviation, installations et équipements utilisés à l'appui du système de l'aviation civile
- (5) les normes, spécifications, restrictions et exigences de documents aéronautiques de toute ou chacune des personnes ou choses spécifiées à l'alinéa (4) y compris :
- (i) les privilèges, limitations et qualifications associées aux documents aéronautiques ;
 - (ii) les normes relatives aux systèmes et techniques de formation, y compris les exigences de formation récurrente ;
 - (iii) les normes médicales applicables au personnel ;
 - (iv) les normes de conception, construction, fabrication, entretien, traitement, test, fourniture, approbation, et identification d'aéronefs et de produits aéronautiques ;
 - (v) les exigences de notification de polices d'assurance pour les services aériens ;
 - (vi) le format des documents aéronautiques, les formulaires, et demandes, y compris les spécifications sur les informations requises sur les formulaires de demandes de documents aéronautiques ;
 - (vii) la fourniture d'information au Directeur Général par des postulants ou détenteurs de documents aéronautiques.
- (6) les conditions d'exploitation d'aéronefs étrangers vols internationaux de, et vers l'Union des Comores ;



(7) les définitions, abréviations, et unités de mesures applicables au système de l'aviation civile ;

(8) les registres aéronautiques, et

(9) les marques de nationalité comorienne, où et par qui elles doivent être portées.

TITRE III : REGLEMENTATION RELATIVE A L'ESPACE AERIEN

Article 42 : Sans limiter le pouvoir conféré par l'article 40,

(a) dans l'intérêt de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile,

(b) dans l'intérêt de la sécurité nationale, ou

(c) toute autre raison d'intérêt public,

Le Ministre peut, sur recommandation de l'Agence prendre des règlements prévoyant la classification, la désignation, l'utilisation spéciale, l'interdiction et la restriction de l'espace aérien ou de choses affectant l'espace aérien navigable.

TITRE IV : REGLEMENTATION RELATIVE A LA REDUCTION DU BRUIT ET AU CONTROLE DES EMISSIONS

Article 43 : Sans limiter le pouvoir conféré par l'article 40, le Ministre peut, sur recommandation de l'Agence prendre des règlements concernant :

(a) les règles de vol, trajectoires de vol, restrictions d'altitude, et procédures d'exploitation pour les besoins de réduction du bruit au voisinage des aéroports ;

(b) la limitation des émissions des moteurs d'avions.

TITRE V : REGLEMENTATION EN URGENCE

Article 44 :

(1) Sous réserve de l'alinéa(2), le Directeur Général peut faire de tels règlements d'urgence, conformément à l'article 45 qui peuvent être nécessaires atténuer ou minimiser -



- (a) tout risque de mort ou de blessure grave d'une personne; ou
 - (b) tout risque de dommage à toute propriété.
- (2) Les règlements d'urgence prévus à l'alinéa (1) sont faits lorsque -
- (a) il n'existe pas de règlement traitant de la situation particulière; et
 - (b) il est impraticable dans les circonstances du cas d'espèce pour le Ministre de prendre des règlements pour alléger ou minimiser efficacement le risque concerné.
- (3) le Directeur Général peut révoquer tout règlement d'urgence pris au titre de l'alinéa (1), et la révocation est notifiée de la même manière comme règlement d'urgence.

Article 45:

- (1) Avant de prendre un règlement d'urgence au titre de l'article 40, le Directeur Général doit consulter toute personne, groupes représentatifs de l'industrie de l'aviation ou autre, entités gouvernementales et autre tel qu'il/elle considère appropriées.
- (2) Un règlement d'urgence peut être en vigueur pour une durée n'excédant pas 90 jours et peut être renouvelé seulement une fois pour une période n'excédant pas 90 jours.
- (3) Dans la mesure où une réglementation d'urgence est incompatible ou contraire à un règlement d'application de la présente loi, le règlement d'urgence l'emporte.

Article 46:

- (1) Le Directeur Général doit tenir un registre aéronautique, coté et paraphé par l'Agence, connu sous le nom de « Registre Aéronautique Comorien » dans lequel sont consignées, les données relatives aux organismes, aux personnels et aux équipements soumis à un document aéronautique.
- (2) Les organismes, les personnels et les équipements désignés à l'alinéa (1) ci-dessus sont notamment :
- a. les opérateurs du transport aérien;
 - b. les organismes de maintenance;
 - c. les exploitants d'aéroport ;



- d. les fournisseurs des services de la navigation aérienne;
- e. les fournisseurs des services d'assistance en escale
- f. les sociétés de sûreté ;
- g. les centres de formation ;
- h. les aéroclubs ;
- i. le personnel technique aéronautique;
- j. les installations de navigation aérienne,
- k. les aéronefs et éléments d'aéronefs civils

(3) Toute personne intéressée peut consulter le registre prévu à l'alinéa (1) et en obtenir copie, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

LIVRE V : DES AERONEFS

TITRE PREMIER : DISPOSITIONS GENERALES

Article 47 : Les aéronefs d'Etat ne sont soumis aux dispositions de la présente loi qu'en ce qui concerne la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant. Toutefois, les dispositions du titre IV du présent livre s'appliquent aux aéronefs d'Etat lorsqu'elles sont incompatibles avec la mission de ces aéronefs.

TITRE II : DE L'IMMATRICULATION, DE LA NATIONALITE ET DE LA PROPRIETE DES AERONEFS

CHAPITRE I^{er} - DE L'IMMATRICULATION ET DE LA NATIONALITE DES AERONEFS

Article 48 : Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.

Article 49 :

(1) Le Directeur Général doit consigner dans le « Registre Aéronautique Comorien » tout renseignement, tel que prescrit, de tout aéronef immatriculé en Union des Comores.

(2) Tout aéronef inscrit au Registre Comorien des Aéronefs doit porter la nationalité de l'Union des Comores et doit porter les marques de nationalité et



d'immatriculation.

Article 50 :

- (1) Est immatriculé au registre défini à l'article 49 précédent, l'aéronef appartenant à :
 - (a) l'Union des Comores ;
 - (b) un ressortissant de l'Union des Comores ;
 - (c) un ressortissant d'un autre Etat légalement autorisé à résider en permanence en Union des Comores ; ou
 - (d) une personne morale de nationalité comorienne.
- (2) Est comorienne, la personne morale ci-après définie lorsqu'elle a son siège social en Union des Comores :
 - (a) La société en nom collectif ou la société à responsabilité limitée dont plus de la moitié des parts sociales appartient à des personnes de nationalité comorienne.
 - (b) La société anonyme dont les actions sont nominatives et appartiennent pour plus de la moitié à des personnes de nationalité comorienne.
 - (c) Le groupement d'intérêt économique et toutes autres personnes morales à objet commercial dont la majorité des parts appartient à des personnes de nationalité comorienne.
 - (d) L'association dont les dirigeants ou administrateurs ou les trois quarts des membres sont de nationalité comorienne.
 - (e) La compagnie dont l'Union des Comores détient au moins 30% du capital social.
- (3) Toutefois, l'Etat a la possibilité, à titre exceptionnel, d'accorder des dérogations aux dispositions de l'alinéa (2) sous réserves du respect des dispositions sur la concurrence.
- (4) Des dérogations peuvent être accordées à titre exceptionnel par l'autorité administrative.

Article 51 :



(1) Un aéronef immatriculé dans un autre Etat ne peut être exploité en Union des Comores au-delà d'un an sans être inscrit au registre d'immatriculation comorien.

(2) Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre de l'Union des Comores qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

Article 52 : Un aéronef immatriculé en Union des Comores perd la nationalité de l'Union des Comores si les conditions prévues à l'article 50 ne sont plus remplies ou si son propriétaire le fait immatriculer dans un autre Etat.

Dans le cas où l'une des conditions d'immatriculation prévue à l'article 50 ne se trouve plus remplie, le propriétaire de l'aéronef doit en faire la déclaration aux fins de radiation de l'inscription.

A défaut de la déclaration par le propriétaire, la radiation du registre d'immatriculation sera prononcée d'office par le Directeur Général de l'Agence.

Article 53 : La radiation d'un aéronef du registre d'immatriculation entraîne d'office la perte de la nationalité.

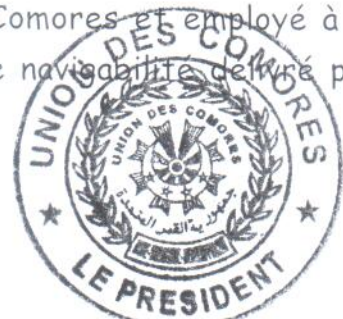
Article 54 : L'inscription au registre d'immatriculation détermine le responsable de l'aéronef. Ce registre est public et toute personne justifiant d'un intérêt légitime peut en obtenir copie conforme dans les conditions fixées.

Article 55 : Pour l'application des règles posées par le code civil, les aéronefs constituent des biens meubles.

Toutefois, la cession de propriété d'un aéronef doit, à peine de nullité, être constatée par écrit ; elle ne produit d'effet à l'égard des tiers que par son inscription au registre d'immatriculation. Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété doit, à peine de nullité, être inscrite sur le registre d'immatriculation à la requête du nouveau propriétaire.

CHAPITRE II - DE LA NAVIGABILITE DES AERONEFS

Article 56 : Tout aéronef immatriculé en Union des Comores et employé à la navigation aérienne doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré par l'autorité de l'aviation civile.



Article 57: Le certificat de navigabilité est délivré après une inspection d'aptitude au vol.

CHAPITRE III - DE L'HYPOTHEQUE ET DU PRIVILEGE SUR LES AERONEFS

Article 58: Les aéronefs ne peuvent être hypothéqués que par convention entre les parties prenantes. L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, les hélices, l'avionique et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Article 59: L'hypothèque peut grever, par un seul acte, tout ou partie de la flotte aérienne appartenant à un même propriétaire à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte.

Article 60: L'hypothèque peut être étendue à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués à condition que lesdites pièces soient individualisées.

Dans ce cas, ces pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de la publicité prévue à l'article 61 ci-dessous.

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

Article 61: Les pièces de rechange visées à l'article 60 ci-dessus comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, avioniques, instruments, équipements, garnitures, parties de ces divers éléments et plus généralement tout objet, de quelque nature que ce soit, conservé en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

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



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

Article 62 : L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre ; dans ce cas, l'endos emporte translation du droit de l'hypothécaire.

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

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

Article 63 : En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

Avant tout paiement l'assureur doit requérir un état des inscriptions hypothécaires. Aucun paiement n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers figurant sur ledit état.

Article 64 : Toute hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

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

Article 65 : S'il y a deux (02) ou plusieurs hypothèques sur les mêmes aéronefs, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

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



Article 66 :L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix (10) ans à compter du jour de la date de son inscription au registre d'immatriculation. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois (03) années d'intérêts en plus de ceux de l'année en cours.

Article 67:Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée.

Article 68 :Sauf le cas de vente forcée, poursuivie conformément aux dispositions définies au chapitre III du présent titre, un aéronef ne peut être rayé du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné mainlevée préalable du droit inscrit ou sans le consentement des titulaires.

Article 69:Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs suivent leur gage en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 70 et 72 de la présente loi.

Article 70:Sont seules privilégiées sur aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

- (a) les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix dans l'intérêt commun des créanciers ;
- (b) les rémunérations dues pour le sauvetage de l'aéronef ;
- (c) les frais indispensables engagés pour sa conservation ;
- (d) les créances résultant du contrat d'engagement des membres de l'équipage de conduite et des autres personnes employées au service de bord mais, en ce qui concerne les gages, pour une durée maximale de six (06) mois;
- (e) les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation et à l'atterrissage ;
- (f) les impôts et taxes dus par les exploitants.



Les créances visées au présent article sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération.

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

Toutefois, les créances visées aux points (b) et (c), sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Article 71 : Les privilèges mentionnés à l'article 70 ci-dessus portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 63 de la présente loi. Ils suivent l'aéronef en quelques mains qu'il passe.

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

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

- (a) par la vente en justice de l'aéronef ;
- (b) en cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard un mois après publication de la cession dans un journal d'annonces légales du domicile du vendeur, à moins qu'avant l'expiration de ce délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur, au domicile élu par lui dans les publications.

Article 72: Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 70 de la présente loi ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à leur naissance.

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

Article 73: Sauf le cas de vente forcée, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre État, sans mainlevée des droits inscrits au



consentement des titulaires. Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, l'Agence doit refuser toute radiation.

CHAPITRE IV - DE LA SAISIE ET DE LA VENTE FORCEE DES AERONEFS

Article 74 : Les personnes visées à l'article 25 de la présente loi ont le droit de saisir à titre conservatoire tout aéronef comorien ou étranger qui ne remplit pas les conditions prévues par la présente loi pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction au sens de ladite loi.

Article 75 : Les aéronefs comoriens et, sous réserve de réciprocité, les aéronefs étrangers sont exempts de saisie conservatoire dans les conditions fixées par la convention pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs signée à Rome le 29 mai 1933, ou toute convention la modifiant, applicable en Union des Comores.

Article 76 : Sont exemptés de saisie, les aéronefs en service sur les lignes régulières de transport public et les pièces de rechange et accessoires indispensables à leur utilisation, à condition, s'il s'agit d'aéronefs étrangers, qu'ils soient entrés régulièrement sur le territoire de l'Union des Comores et que la réciprocité soit prévue.

Article 77 : Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un État partie à la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef signée à Genève le 19 juin 1948, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

Toutefois, si un aéronef hypothéqué cause un dommage aux tiers à la surface en Union des Comores, les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit saisissant l'aéronef, cause du dommage, ou tout autre aéronef du propriétaire.

Article 78 : Sans préjudice des procédures spéciales prévues par la présente loi, les aéronefs comoriens et étrangers, affectés à un service d'Etat ou à des transports publics, ne peuvent faire l'objet d'une ordonnance de saisie conservatoire que si la créance porte sur les sommes dues par le propriétaire à raison de l'acquisition de ces aéronefs ou de contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation.



Article 79 :Après mise en demeure infructueuse du redevable de régulariser sa situation, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant, peut être requise auprès du président de la juridiction du lieu d'exécution de la mesure, par :

- (a) le Ministre en charge de l'aviation civile en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant de la redevance de route ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ;
- (b) l'exploitant d'aérodrome, en cas de non-paiement des redevances aéroportuaires ;
- (c) le fournisseur d'aéronefs ou prestataire de services de contrat de formation ou de maintenance liés à l'exploitation des aéronefs.

L'ordonnance du Président de la Juridiction est transmise par exploit extrajudiciaire aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome, aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée après l'accomplissement de la saisie conservatoire, au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

Le paiement des sommes dues ou la fourniture d'une caution suffisante entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire.

TITRE III : DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

CHAPITRE I^{er} - DU DROIT DE CIRCULATION ET DE L'INTERCEPTION

DES AERONEFS CIVILS

Article 80 :

- (1) L'Union des Comores a souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire et exerce sur celui-ci sa juridiction conformément à sa législation ainsi qu'aux conventions et accords internationaux dûment ratifiés.
- (2) Aux fins de la présente loi il faut entendre par territoire les régions terrestres et les eaux territoriales.
- (3) Tout aéronef qui se trouve sur le territoire ou dans l'espace aérien Comorien ainsi que les personnes et choses à bord sont soumis à la



juridiction Comorienne sous réserve de dispositions contraires de la présente loi.

- (4) Les aéronefs de l'Union des Comores peuvent circuler librement au-dessus du territoire de l'Union des Comores, sous réserve d'observer la réglementation relative à la navigation et à la circulation aérienne.
- (5) Les aéronefs étrangers ne peuvent circuler au-dessus du territoire de l'Union des Comores que si ce droit leur est accordé par une convention internationale ou diplomatique ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation dans des conditions fixées par la réglementation applicable.
- (6) Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la Convention de Chicago. L'Union des Comores s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements et procédures applicables ou définis au plan régional de navigation aérienne.

Article 81 :

- (1) Tout aéronef en circulation en Union des Comores doit avoir à son bord les documents à jour suivants :
 - a) l'original du certificat d'immatriculation ;
 - b) l'original du certificat de navigabilité ;
 - c) les licences appropriées ou certificats des membres d'équipage ;
 - d) le carnet de route ;
 - e) s'il est muni d'appareils radioélectriques, la licence de la station radio de l'aéronef ;
 - f) s'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et prénoms ainsi que les lieux d'embarquement et de destination ;
 - g) s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret ;
 - h) la copie authentifiée du permis d'exploitation aérienne ;
 - i) les spécifications d'exploitation ;
 - j) le document attestant la certification acoustique (si requis).
 - k) tout autre document nécessaire défini par voie réglementaire.
- (2) Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, est tenu un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à



l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, sous la forme prescrite.

Article 82 : Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans les conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire.

Article 83 : Le survol de certaines zones ou, dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble du territoire de l'Union des Comores, peut être interdit par règlement pris au titre de l'article 42 pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique, qui indiquera l'emplacement et l'étendue des zones interdites.

Tout aéronef qui pénètre dans une zone interdite, telle que définie au premier alinéa du présent article, est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, de donner le signal réglementaire et d'atterrir sur l'aérodrome le plus rapproché en dehors de la zone interdite.

En tout état de cause, l'aéronef en infraction doit, à la première injonction, se conformer aux instructions données par l'autorité avec laquelle il est en contact.

Article 84 : Lorsque le territoire de l'Union des Comores est déclaré en état de siège et son survol interdit, tout aéronef ayant contrevenu à cette interdiction sera saisi dès l'atterrissage en un point quelconque du territoire national, et ses occupants déférés devant les tribunaux, sous inculpation d'espionnage, si le commandant de bord ne peut justifier des raisons qui l'ont amené à survoler le territoire.

Si l'aéronef est aperçu en vol, il doit, à la première sommation faite au moyen de tir à blanc, atterrir sur l'aérodrome le plus proche. Dès sommation d'atterrir, l'aéronef doit immédiatement ralentir son vol et descendre à faible altitude, faute de quoi, il y est contraint par la force.



Article 85 : Il est fait obligation à tout aéronef civil comorien ou utilisé par les exploitants de droit comorien de se conformer aux ordres d'interception émis par les autres Etats.

Article 86 : Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler le territoire de l'Union des Comores, sauf autorisation du ministre de la défense. Le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils est soumis à un contrôle qui permet d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.

CHAPITRE II - DE L'ATTERRISSAGE ET DU DÉCOLLAGE DES AERONEFS

Article 87 : Un aéronef ne peut atterrir et prendre le départ que sur les aérodromes établis conformément à la réglementation en vigueur en Union des Comores, sauf cas de force majeure.

Article 88 : Les aéronefs qui effectuent un vol international doivent :

- a) suivre, pour franchir la frontière ou la limite des eaux territoriales, la route aérienne qui leur est imposée ;
- b) utiliser au départ et à l'arrivée un aéroport international.

CHAPITRE III - DE LA FOURNITURE DE SERVICE DE LA NAVIGATION

AERIENNE

Article 90 : Est considérée comme fournisseur de services de navigation aérienne toute personne morale qui fournit totalement ou en partie les services ci-après :

- a) service de la circulation aérienne ;
- b) service de la cartographie aéronautique ;
- c) service de l'information aéronautique ;
- d) service de la conception des procédures de vol ;
- e) service de la communication, navigation et surveillance.



- f) service d'assistance météorologique à la navigation aérienne ;
- g) service de recherche et de sauvetage.

Article 91 : La fourniture des services de navigation aérienne dans l'espace aérien de l'Union des Comores est de la responsabilité de l'Etat.

Article 92 : L'Union des Comores peut concéder la fourniture des services énumérés dans l'article 90 à des organismes spécialisés. Dans ce cas, le concessionnaire est soumis au contrôle et à la supervision de l'autorité de l'aviation civile conformément aux dispositions de la présente loi et de ses textes d'application.

Article 93 : Nul ne peut fournir un service de navigation aérienne s'il n'est détenteur d'un document aéronautique délivré par l'Agence à cet effet pour le service concerné.

Article 94 : Tout aéronef qui décolle d'un aéroport de l'Union des Comores doit déposer préalablement un plan de vol approuvé par les services de la navigation aérienne compétents

CHAPITRE IV - DES REDEVANCES

Article 95 : L'usage des installations et services mis en œuvre par l'Etat au-dessus du territoire de l'Union des Comores et dans son voisinage, pour la sécurité de la circulation aérienne en route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunication et de météorologie, donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus, dite redevance de route.

Article 96 : Les services rendus par l'Etat pour la sécurité de la circulation aérienne et pour la rapidité de ses mouvements à l'arrivée et au départ des aéroports donnent lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus.



TITRE IV : DES DOMMAGES ET DES RESPONSABILITES

CHAPITRE I^{er} - DES RAPPORTS JURIDIQUES ET DE LA COMPETENCE

DES TRIBUNAUX

Article 97 : Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont régis par la loi de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef ou, en l'absence d'une telle loi, par tout instrument normatif international en la matière.

Article 98 : Demeurant sauves toutes autres dispositions complémentaires du Code Pénal, les Tribunaux de l'Union des Comores sont compétents pour connaître de toute infraction commise à bord d'un aéronef immatriculé en Union des Comores. Ils sont également compétents pour connaître tout crime ou délit commis à l'encontre d'un tel aéronef hors du territoire de l'Union des Comores.

Article 99 : Demeurant sauves toutes autres dispositions complémentaires du code pénal, les tribunaux de l'Union des Comores sont compétents :

- 1- en cas de crime ou de délit commis à bord ou à l'encontre d'un aéronef non immatriculé en Union des Comores:
 - a) lorsque l'auteur ou la victime est de nationalité comorienne ; ou
 - b) lorsque l'appareil atterrit à l'Union des Comores après le crime ou le délit ; ou
 - c) lorsque l'aéronef a été donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente en Union des Comores;
- 2- dans le cas où l'auteur de l'une ou l'autre des infractions suivantes ou son complice se trouve en Union des Comores:
 - a) du détournement d'un aéronef non immatriculé en Union des Comores et de tout autre acte de violence dirigé contre les passagers ou l'équipage et commis par l'auteur présumé du détournement, en relation directe avec cette infraction ;
 - b) de toute infraction ou tentative d'infraction concernant un aéronef non immatriculé en Union des Comores et figurant parmi celles



énumérées aux alinéas a), b) et c) du point 1- de l'article 1er de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971 ;

- c) de toute infraction ou tentative d'infraction commise hors du territoire de l'Union des Comores et figurant parmi celles prévues aux alinéas a) et b), du paragraphe 1 bis de l'article 1^{er} de la Convention visée ci-dessus telle que amendée par l'article II -1 du Protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signé à Montréal le 24 février 1988.

Article 100 : Pour l'application des dispositions de l'article 97, ci-dessus, le tribunal compétent est celui désigné par l'Etat d'immatriculation pour les rapports d'ordre privé et le tribunal auquel le code de procédure pénale attribue la compétence pour les infractions.

CHAPITRE II - DE LA RESPONSABILITE DES EQUIPAGES ET DES EXPLOITANTS

Article 101 : En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote commandant de bord et de l'exploitant de l'appareil est engagée, conformément aux dispositions du Code Civil.

Article 102 : L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux tiers situés à la surface, par les évolutions de l'aéronef ou par les personnes ou les objets qui en tomberaient.

Toutefois, il n'y a pas lieu à réparation si le dommage n'est pas la conséquence directe du fait qu'il l'a produit ou s'il résulte du seul fait du passage de l'aéronef à travers l'espace aérien conformément aux règles de circulation aérienne applicables.

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



Article 103 : Il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hormis les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques, à l'exception du lest réglementaire.

La responsabilité pour dommages aux personnes ou biens à la surface par suite de jet pour cause de force majeure, de jet réglementaire ou de jet spécialement autorisé est engagée conformément aux dispositions de l'article 102.

Article 104 : En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables des dommages causés aux tiers.

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

CHAPITRE III - DE LA RECHERCHE ET DU SAUVETAGE

Article 105 :

- (1) L'assistance aux aéronefs en détresse, la recherche des aéronefs portés disparus et le sauvetage des victimes des accidents survenus aux aéronefs incombent à l'Etat
- (2) Les dispositions prévues au code de la marine marchande sur l'assistance et le sauvetage maritime sont applicables aux aéronefs en péril en mer et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.
- (3) Les règles relatives aux épaves maritimes s'appliquent aux épaves d'aéronefs trouvées en mer ou sur le littoral maritime.

Article 106 : Il est créé au sein du ministère en charge de l'aviation civile, un organisme national chargé des recherches et sauvetages pour le compte de l'Etat.

Toutefois, la fourniture des services de recherche et de sauvetage peut être transférée à un organisme régional, supranational agissant pour le compte de l'union des Comores.

Le déclenchement ou l'arrêt des activités de recherche et de sauvetage d'un aéronef incombe à l'Union des Comores.



Article 107 : Toute personne qui trouve une épave d'aéronef ou un élément d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité administrative la plus proche dans les plus brefs délais.

En cas de disparition sans nouvelle d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois (03) mois après la date de l'envoi des dernières nouvelles.

Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration de ce délai, être déclaré par jugement, conformément aux dispositions du code de la famille.

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

Les ayants droit peuvent également se pourvoir, conformément aux dispositions du code de la famille, à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès. La requête est, dans ce cas, communiquée par le ministère de la justice au Ministre en charge de l'aviation civile.

LIVRE VI: DES AERODROMES



TITRE PREMIER : DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE I^{er} - DES RÈGLES GÉNÉRALES DE CRÉATION, DE L'UTILISATION ET DU CONTRÔLE

Article 108 : Tous les aérodromes sont soumis au contrôle technique et administratif de l'Agence.

Article 109 : Les exploitants des aérodromes sont tenus de souscrire une police d'assurance « responsabilité civile » et une police d'assurance « tout risque » couvrant les risques qu'ils encourent du fait de l'aménagement et de l'exploitation de l'aérodrome.

Article 110 :

- 1) Nul ne peut exploiter un aérodrome utilisé pour les vols internationaux s'il n'a obtenu du Directeur Général de l'autorité de l'aviation civile, un certificat d'aérodrome pour cet aérodrome.
- 2) L'exploitation de tout autre aérodrome doit être autorisée par le Directeur Général de l'autorité de l'aviation civile dans les formes prévues.

CHAPITRE II - DE LA POLICE DES AÉRODROMES ET DES INSTALLATIONS À USAGE AÉRONAUTIQUES

Article 111 :

- 1) Les dispositions de la présente loi relatives à la police des aérodromes et des installations à usage aéronautique s'appliquent, aux :
 - (a) aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;
 - (b) aérodromes réservés à l'usage d'administration de l'Etat ;
 - (c) aérodromes à usage restreint ;



- (d) lieux où sont implantées des installations destinées à assurer le contrôle de la circulation aérienne, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne et l'assistance météorologique ;
 - (e) dépendances des aérodromes et des installations à usage aéronautique qui ne sont pas librement accessibles au public ;
 - (f) aérodromes militaires et aux zones et installations militaires des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, sans préjudice des dispositions du code pénal ou autres dispositions spécifiques.
- 2) Sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aérodromes, zones d'aérodromes et installations relevant de la défense nationale, la police des aérodromes et des installations aéronautiques est assurée par le Ministre en charge de l'aviation civile pour maintenir le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité.

Article 112 : Sans préjudice de la compétence reconnue par la loi à certains agents civils et militaires de l'Etat, les inspecteurs de l'aviation civile, ainsi que les personnels des entreprises agissant pour le compte et sous le contrôle de l'autorité de l'aviation civile et habilités à cet effet s'assurent que les organismes ou entreprises implantés sur les aérodromes, les services, les équipements et les infrastructures d'aérodromes se/sont conformement à la réglementation et aux mesures de prévention en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile.

TITRE II : DES AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

CHAPITRE I^{er} - DE LA CREATION, DE L'UTILISATION ET DE L'EXPLOITATION

Article 113 : Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions fixées par décret pris en conseil des ministres.



Article 114 : L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à des restrictions ou temporairement interdite, si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant, ou si des raisons d'ordre public le justifient.

Ces décisions font l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

Article 115 : L'exploitant d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique doit assurer la liberté d'accès et la non-discrimination dans l'utilisation des installations, des services et dans l'application des redevances dans les conditions uniformes pour tous les aéronefs.

CHAPITRE II - DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Article 116 : Sur les aéroports, les services d'assistance en escale sont fournis par les prestataires autorisés à cet effet par le Ministre chargé de l'aviation civile et le Directeur Général de l'autorité de l'aviation civile.

CHAPITRE III - DES REDEVANCES

Article 117 :

1. Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les services publics aéroportuaires donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus.
2. Pour la détermination des redevances, peuvent être prises en compte, outre les dépenses correspondant à des investissements déjà réalisés, les dépenses engagées voire futures liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service.
3. La nature des redevances et le taux de leur répartition entre les différents prestataires aéroportuaires sont fixés par arrêté interministériel du Ministre en charge de l'aviation civile et le Ministre en charge des finances.
4. Les redevances sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments ou outillages qu'elles rémunèrent et doivent être appropriées aux services rendus.



5. En cas de non-paiement des redevances par l'exploitant de l'aéronef, le gestionnaire d'aérodrome est admis à requérir de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie et de la brigade de gendarmerie territorialement compétente que l'aéronef y soit retenu jusqu'à consignation des sommes en litige.

Article 118 : Les prestations extra-aéronautiques sont assujetties à une redevance dont les taux et les modalités de recouvrement sont fixés par l'exploitant de l'aérodrome concerné conformément aux usages internationaux en la matière.

CHAPITRE IV - DE L'ENVIRONNEMENT DES AÉRODROMES

Article 119 : Les travaux de construction, d'installation, d'extension ou de modernisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et des installations à usage aéronautique sont soumis à une étude d'impact sur l'environnement conformément aux dispositions de la loi-cadre sur l'environnement.

Article 120 : Les exploitants d'aérodromes et d'installations à usage aéronautique, les transporteurs aériens, les prestataires de service d'assistance en escale, ainsi que tout autre organisme ou entreprise autorisé à occuper ou utiliser l'emprise d'un aérodrome se conforment, pour la gestion des déchets, rejets, émissions, hors émissions sonores des aéronefs, et nuisances de toute nature issus de leurs activités, à la réglementation en matière de protection de l'environnement.

Les mêmes personnes et organismes se conforment aux prescriptions sanitaires particulières adoptées par l'autorité titulaire des pouvoirs de police sur l'aérodrome.

TITRE III : DES AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE



Article 121: Les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique comprennent :

- a) les aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'Etat ;
- b) les aérodromes à usage restreint, autres que les aérodromes à l'usage d'administrations de l'Etat ;
- c) les aérodromes à usage privé.

Article 122 :

- (1) Les aérodromes à usage restreint sont des aérodromes dont les activités, tout en répondant à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux, sont restreintes :
 - a) dans leur objet ; ou
 - b) en étant réservées à certaines catégories d'aéronefs ; ou
 - c) en étant exclusivement exercées par certaines personnes désignées à cet effet.
- (2) Les activités exercées sur les aérodromes à usage restreint comprennent notamment :
 - a) l'activité de centres de formation aéronautique ou d'entraînement aérien ;
 - b) la desserte de centres d'essai, d'entretien ou de réparation de matériel aéronautique ;
 - c) les opérations de travail aérien ;
 - d) les vols de tourisme.

Article 123 : Les aérodromes à usage privé sont les aérodromes créés par une personne physique ou morale de droit privé pour son usage personnel ou celui de ses employés ou invités.



TITRE IV : DES SERVITUDES AERONAUTIQUES

CHAPITRE I^{er} - DES DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 124 : Les dispositions du présent titre sont applicables :

- a) aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat ;
- b) aux aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par une personne autre que l'Etat ;
- c) aux installations d'aide à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions législatives et réglementaires relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;
- d) à certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

CHAPITRE II - DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

Article 125 : Il est établi pour les aérodromes et installations définis à l'article 124 un plan de « servitudes aéronautiques » destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne.

Ces servitudes comprennent :

- a) des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer et l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne, ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;
- b) des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles et certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques, destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification, ou de supporter l'installation de ces dispositifs.



Article 126 : Il est interdit d'encombrer une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou les dégagements attenants.

Article 127 : L'Etat prévoit, en tant que de besoin, des réserves de terrains destinées au développement de l'aviation civile.

Article 128 :

- (1) Toute cession, même partielle du domaine aéroportuaire est interdite.
- (2) L'occupation, même temporaire, d'une parcelle du domaine aéroportuaire, est soumise à une autorisation préalable de l'Agence.

LIVRE VII : DU PERSONNEL DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

TITRE PREMIER - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE I^{er} - DES TITRES ET QUALIFICATIONS

Article 129 : Le personnel navigant d'un aéronef et les autres personnels aéronautiques doivent être pourvus des titres aéronautiques en cours de validité et/ou des qualifications requis par les dispositions de la présente loi et celles prises pour son application.

Article 130 :

- (1) Les documents aéronautiques désignés sous l'appellation de brevets, licences ou certificats attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques. Ils sont délivrés après un examen et ouvrent à leurs titulaires le droit de remplir les fonctions correspondantes sous réserve, le cas échéant, de la possession des qualifications propres à un type d'appareil, à un équipement, à une procédure ou aux conditions de vol et de l'aptitude médicale requise correspondante.
- (2) Les brevets sont délivrés par le Directeur Général de l'autorité de l'aviation civile et sont définitivement acquis à leurs titulaires.
- (3) Les licences ou certificats ne sont valables que pour une période limitée ; ils sont renouvelables après vérification périodique des diverses conditions requises.



- (4) Les qualifications sont des mentions qui, portées sur une licence ou associées à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indiquent les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.

CHAPITRE II - DE LA FORMATION POUR L'OBTENTION DES TITRES ET QUALIFICATIONS

Article 131:

- (1) Les organismes dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des titres aéronautiques et, s'il y a lieu, les personnes physiques dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des qualifications, doivent être agréés, acceptés ou validés par le Directeur Général de l'Agence.
- (2) Dans le cas de la validation, de l'acceptation, l'Union des Comores se réserve le droit de spécifier des exigences supplémentaires.
- (3) Les simulateurs d'entraînement au vol destinés à la formation ou au maintien des compétences du personnel navigant doivent être approuvés, acceptés ou validés.

Article 132 : Les examinateurs et instructeurs qui font passer les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence pour l'obtention et le renouvellement des titres aéronautiques et des qualifications sont habilités par le Directeur Général de l'Agence.

CHAPITRE III - DE LA MEDECINE AERONAUTIQUE

Article 133 : Pour le personnel de l'aéronautique civile, les certificats médicaux exigés pour exercer les fonctions correspondant aux titres aéronautiques sont délivrés, après examen, par des médecins examinateurs ou des centres d'expertise de médecine aéronautique.

Article 134 : Les médecins examinateurs et les centres d'expertise de médecine aéronautique sont agréés par le Directeur Général de l'Agence dans des conditions fixées par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile. Ces-ci



portent, notamment sur les moyens matériels spécifiques mis en œuvre et sur la formation en médecine aéronautique du personnel médical.

Article 135 : Le conseil médical de l'aéronautique civile prévu à l'article 150 de la présente loi peut être saisi d'un recours administratif par l'Agence, l'intéressé ou son employeur à l'encontre des décisions prises par les centres d'expertise de médecine aéronautique ou les médecins examinateurs. Dans ce cas, le conseil médical de l'aéronautique civile décide de l'aptitude du personnel concerné.

CHAPITRE IV - DE LA DISCIPLINE

Article 136 : Tout personnel ou organisme de l'aéronautique civile peut faire l'objet de sanctions administratives et pénales en cas de manquements aux règles édictées par la présente loi et par les dispositions prises pour son application en vue d'assurer la sécurité.

Article 137 :

- (1) Un conseil de discipline, rattaché au Ministre en charge de l'aviation civile, propose au Directeur Général de l'Agence les sanctions à appliquer.
- (2) La procédure disciplinaire ne doit pas être contradictoire et les sanctions devront être proportionnées aux manquements relevés.

Article 138 : En cas de présomption grave au sujet de la responsabilité ou d'incapacité d'un personnel de l'aéronautique civile et en attendant les conclusions du conseil de discipline ou l'avis du conseil médical, le Directeur Général de l'Agence peut suspendre les privilèges de l'intéressé de ses fonctions pour une durée ne pouvant excéder trois (03) mois.

TITRE II : DES CATEGORIES DE PERSONNEL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

Article 139 : Aux termes des dispositions de la présente loi, les personnels de l'aéronautique civile sont regroupés dans les catégories de personnels spécialisés ci-après :



- a) le personnel navigant professionnel ;
- b) le personnel navigant non professionnel ;
- c) les autres personnels aéronautiques.

CHAPITRE I^{er} - DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

SECTION 1 : DES RÈGLES GÉNÉRALES

Article 140 : La qualité de navigant professionnel est attribuée aux personnes exerçant de façon habituelle et principale, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération, l'une des fonctions suivantes :

- a) le commandement et la conduite des aéronefs ;
- b) le service à bord des moteurs, machine et instruments divers nécessaires à la marche et à la navigation de l'aéronef ;
- c) le service à bord des autres matériels montés sur aéronefs, notamment les appareils photographiques et météorologiques, les appareils destinés au travail agricole, les appareils destinés à la manœuvre des parachutes et les appareils destinés au treuillage de personnel ou matériel sur les hélicoptères ;
- d) les services complémentaires de bord comprenant, notamment le personnel navigant de cabine.

Article 141 : Le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile appartient à l'une ou plusieurs des catégories suivantes :

- a) essais et réceptions ;
- b) transport aérien ;
- c) travail aérien.

Article 142 : Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aviation civile au-delà de la limite d'âge fixée par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.



Article 143 :

- (1) Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile s'il n'est titulaire d'un titre aéronautique en état de validité et inscrit sur le registre correspondant aux fonctions et à la catégorie dont il relève telles que définies aux articles 140 et 141 de la présente loi.
- (2) Pour être inscrit sur un des registres mentionnés à l'alinéa (1) le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :
 - a) exercer comme personnel navigant professionnel dans une compagnie de droit comorien ;
 - b) être titulaire des brevets et suivant le cas des licences en cours de validité correspondant au registre considéré ;
 - c) n'avoir jamais été condamné à une peine privative de liberté soit pour crime, soit pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

SECTION II - DU COMMANDANT DE BORD ET DE L'EQUIPAGE

Article 144 : L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord.

Article 145 : Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission.

Dans les limites définies par les règlements et les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef ainsi que la quantité de carburant à embarquer.

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

Article 146 : Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les



passagers, ou toute partie du chargement, qui peut présenter un danger pour la sécurité, la santé, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef.

En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire à la préservation de la sécurité de l'aéronef, des personnes et des biens à bord, larguer tout ou partie du chargement en fret ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faibles valeurs.

Article 147 : Le commandant de bord est consignataire de l'aéronef et responsable de son chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit sans mandat spécial :

- 1- d'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;
- 2- de faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ;
- 3- de prendre toutes les dispositions nécessaires et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;
- 4- d'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et de le congédier ;
- 5- d'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures susvisées.

SECTION III - DES INCAPACITES, DU CONSEIL MEDICAL

Article 148 : En cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies non imputables au service d'un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en cours d'exécution du contrat, l'exploitant est tenu de lui assurer jusqu'à la reprise de ses fonctions de



navigant ou jusqu'à la décision du conseil médical de l'aéronautique civile ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite :

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

Article 149 : En cas d'incapacité résultant d'un accident de travail ou d'une maladie imputable au service et reconnue comme telle par le conseil médical de l'aéronautique civile, l'intéressé a droit à percevoir jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à la décision du conseil médical de l'aéronautique civile ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de sa retraite à :

- son salaire mensuel garanti pendant les six (06) premiers mois d'incapacité ;
- la moitié de ce salaire pendant les six (06) mois suivant cette première période.

Le présent article ne peut faire échec aux accords plus favorables qui ont été ou pourraient être conclus entre les exploitants et leur personnel.

Les frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation résultant des cas d'incapacité prévus au présent article sont supportés par l'exploitant quand ils ne sont pas pris en charge par la sécurité sociale.

Article 150 : Il est créé, auprès du Directeur Général de l'Agence, un conseil médical de l'aéronautique civile.

La composition, le fonctionnement et les attributions du conseil médical de l'aéronautique civil sont fixés par arrêté interministériel des Ministres chargés du travail, de la santé et de l'aviation civile.

SECTION IV - DES ASSURANCES

Article 151 : L'employeur est tenu de souscrire une police d'assurance risques professionnels pour les personnels navigants.



CHAPITRE II- DU PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL

Article 152: La qualité de personnel navigant non professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant sans rémunération le commandement et la conduite des aéronefs.

CHAPITRE III- LES AUTRES PERSONNELS AERONAUTIQUES

Article 153 :

- (1) La qualité d'autre personnel de l'aéronautique civile est attribuée au personnel exerçant au sol. Il s'agit notamment des :
 - a) techniciens de maintenance d'aéronefs ;
 - b) contrôleurs de la circulation aérienne ;
 - c) agents techniques d'exploitation ;
 - d) autres personnels aéronautiques en conformité avec les conventions internationales.

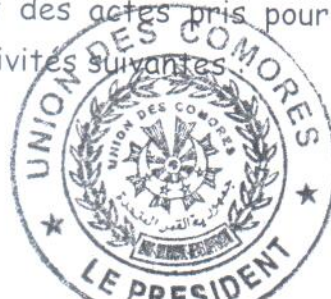
TITRE III : DE LA FORMATION EN AÉRONAUTIQUE CIVILE

Article 154 :

- (1) L'exploitation des aéroclubs est soumise à l'autorisation préalable du Directeur Général de l'Agence.
- (2) Les aéroclubs peuvent ne pas être agréés comme organismes de formation. Toutefois ils doivent déclarer leurs activités à l'autorité de l'aviation civile et dispenser leur formation conformément aux lois et règlements en vigueur.

LIVRE VIII : DES ACTIVITES AERIENNES

Article 155 : Pour l'application de la présente loi et des actes pris pour son application, les activités aériennes s'entendent des activités suivantes :



- a) transport aérien ;
- b) travail aérien ;
- c) vols privés.

TITRE PREMIER : DU TRANSPORT AÉRIEN

CHAPITRE I^{er} - DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

Article 156 : L'exercice de l'activité de transporteur aérien public est subordonné à l'obtention à titre individuel d'un agrément délivré par le Ministre en charge de l'aviation civile et d'un permis d'exploitation aérienne émis par le Directeur Général de l'Agence.

Article 157 : Les aéronefs de transport public utilisés par des exploitants comoriens doivent être immatriculés en Union des Comores. Le Directeur Général de l'Agence peut autoriser un exploitant comorien à utiliser un aéronef de transport public immatriculé à l'étranger dans les conditions fixées par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.

Article 158 : Tous les transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs qui utilisent l'espace aérien à l'intérieur, à destination, en provenance ou au-dessus du territoire de l'Union des Comores sont tenus, indépendamment de leur nationalité, de contracter une assurance couvrant en tout temps leur responsabilité civile, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers à la surface, conformément aux dispositions des conventions internationales, de la législation et de la réglementation en vigueur en Union des Comores.

CHAPITRE II - DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 159 : Les règles relatives au contrat de transport prévues par le code de commerce sont applicables au transport par air sous réserve des dispositions du présent chapitre.

SECTION 1^{ère} : DU TRANSPORT DE PERSONNES ET DE BAGAGES



Article 160 :

- (1) Le contrat de transport de personnes par air est constaté par la délivrance d'un billet de passage, individuel ou collectif.
- (2) Le contrat de transport de bagages enregistrés est constaté par la délivrance d'une fiche d'identification pour chaque bagage enregistré.

Article 161 : Pour les transports internationaux, le transporteur ne peut embarquer les voyageurs qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues.

SECTION 2 : DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article 162 : Le contrat de transport de marchandises par air est constaté par une lettre de transport aérien conformément aux dispositions des conventions internationales applicables en Union des Comores.

Article 163 : Le jet de marchandises indispensable à la sécurité de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte de marchandises, sauf s'il est établi que la faute du transporteur est à l'origine de la situation dans laquelle se trouve ledit aéronef.

CHAPITRE III - DE L'AFFRETEMENT ET DE LA LOCATION

D'AÉRONEFS

Article 164 :

- (1) La location ou l'affrètement d'un aéronef donne lieu à l'établissement d'un contrat écrit qui comporte les mentions obligatoires définies par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.
- (2) Pour tout contrat de location ou d'affrètement d'une durée supérieure à douze (12) mois, l'aéronef doit être inscrit au registre d'immatriculation de l'Union des Comores.
- (3) Les contrats de location et d'affrètement sont soumis à une autorisation préalable du Directeur Général de l'Agence.



Article 165:

(1) Conformément à l'article 2 de la présente loi, lorsqu'un aéronef immatriculé en Union des Comores est exploité, en vertu d'un contrat de location, d'affrètement ou de tout autre arrangement similaire, par une personne physique ou morale ayant son siège ou son principal établissement, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre État contractant, l'État de l'Union des Comores peut, par accord avec cet État, lui transférer tout ou partie des fonctions et obligations lui conférées, en sa qualité d'État d'immatriculation, à l'égard de cet aéronef.

(2) Dans des conditions identiques à celles prévues à l'alinéa (1), lorsque l'État de l'Union des Comores est l'État de l'exploitant d'un aéronef immatriculé dans un autre État contractant, l'État de l'Union des Comores peut accepter, par accord avec cet État, que lui soit transféré tout ou partie des fonctions et obligations que la convention confère à cet État, à l'égard de cet aéronef.

TITRE II : DU TRAVAIL AERIEN

Article 166: Le travail aérien se définit comme toute activité au cours de laquelle l'aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, le calibrage, le parachutage, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne.

Article 167: L'activité d'entreprise de travail aérien est subordonnée à la détention d'un agrément délivré, à titre individuel, par le Ministre en charge de l'aviation civile.

Article 168: Avant toute utilisation, les exploitants des aéronefs destinés à un travail aérien doivent obtenir un permis d'exploitation aérienne délivrée par le Directeur Général de l'Agence.

Article 169: Les aéronefs acquis, loués ou affrétés pour une activité de travail aérien doivent répondre en permanence aux conditions techniques d'exploitation fixées par la présente loi.



TITRE III : DES VOLS PRIVES

Article 170 : Est qualifié de vol privé toute activité de transport aérien non régulier de personne à titre privé. Les conditions d'exercice de cette activité sont fixées par voie réglementaire.

LIVRE IX : DE LA GESTION DE LA SECURITE

Article 171 :

- (1) Le Directeur Général de l'Agence est désigné administrateur du programme national de sécurité de l'Union des Comores.
- (2) Le Directeur Général de l'Agence élabore, veille à la mise en œuvre, coordonne et tient à jour le programme national de sécurité, en vue de réaliser un niveau acceptable de sécurité de l'aviation civile.

LIVRE X : DE LA SURETE ET DE LA FACILITATION

TITRE PREMIER - DE LA SURETE

CHAPITRE I^{er} - DISPOSITIONS GENERALES

Article 172 :

- (1) L'Agence est l'autorité compétente de sûreté de l'aviation civile en Union des Comores.
- (2) L'Agence assure la mission de régulation et de supervision de la sûreté de l'aviation civile conformément à la réglementation internationale et nationale en vigueur.
- (3) L'Agence élabore, coordonne, contrôle la mise en œuvre et tient à jour le programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC) et ses textes d'application couvrant l'ensemble des mesures de sûreté destinées à assurer la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.
- (4) Le PNSAC est approuvé et rendu exécutoire par un décret du président de l'Union.

CHAPITRE II - DE L'ORGANISATION DE LA SÛRETE



Article 173 :

- (1) Il est institué un comité national de sûreté de l'aviation civile destiné à assurer la coordination des activités de sûreté entre les ministères, services et autres organismes de l'Etat, les exploitants d'aéroport et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernées par ou chargées de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.
- (2) L'organisation, les attributions et le fonctionnement du comité national de sûreté de l'aviation civile sont fixés par décret pris en conseil des ministres.

CHAPITRE III - DES RESPONSABILITES OPERATIONNELLES ET DE LA SUPERVISION DE LA SÛRETE

Article 174 :

- (1) Les services de la police, de la gendarmerie, des renseignements et de la douane concourent à la sûreté de l'aviation civile dans les conditions fixées par le programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC).
- (2) Les gestionnaires d'aérodromes, les compagnies aériennes, les sociétés de sûreté de l'aviation civile et tout autre organisme impliqué dans la gestion des passagers ou du fret, concourent à la sûreté de l'aviation civile dans les conditions fixées par le programme national de sûreté de l'aviation civile.

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

Article 175 : La conception de tout projet de construction ou de modernisation d'un aéroport doit intégrer tous les aspects normatifs de la sûreté de l'aviation civile.

Article 176 :

- (1) Les officiers et agents de police judiciaire affectés à l'aviation civile les



agents techniques des sociétés agréés au titre du PNSAC peuvent procéder au contrôle des personnes, des bagages, des marchandises, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones et dépendances aéroportuaires d'accès limité ou réservé.

- (2) Les agents des douanes peuvent, dans les mêmes conditions, procéder à la visite des bagages de soute, des marchandises et des colis postaux, des aéronefs et des véhicules en régime international.

Article 177 : Les transporteurs aériens doivent recourir aux services d'un agent habilité pour l'expédition des marchandises et des colis postaux en vue de leur transport par air, ou mettre en œuvre des procédures spécifiques pouvant comporter des visites de sûreté pratiquées par des entreprises agréées par l'Agence, selon les modalités fixées par voie réglementaire.

Article 178 : Le personnel de sûreté de l'aviation civile est astreint à une formation spécialisée en la matière.

TITRE II : DE LA FACILITATION

Article 179 :

- (1) L'Agence est l'autorité compétente de facilitation de transport aérien en Union des Comores.
- (2) L'Agence assure la mission de régulation et de supervision de la facilitation du transport aérien. L'Agence élabore, coordonne, contrôle la mise en œuvre et tient à jour le programme national de facilitation du transport aérien qui comprend l'ensemble des mesures permettant la gestion efficace des processus de contrôle aux frontières pour accélérer le congé des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage, des bagages et du fret et pour éviter les retards inutiles liés aux contrôles, notamment d'immigration, des douanes, de santé..
- (3) le programme national de facilitation du transport aérien est approuvé et rendu exécutoire par un décret du président de l'Union.

Article 180 :

- (1) Il est mis en place un comité national de facilitation du transport aérien



et, selon les besoins des comités de facilitation d'aéroport ou des organes de coordination analogues, en vue de coordonner les activités de facilitation entre les différents ministères, institutions et autres organismes nationaux qui s'occupent ou sont chargés des divers aspects de l'aviation civile internationale, ainsi qu'avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs.

- (2) L'organisation, les attributions et le fonctionnement du comité national de facilitation de l'aviation civile sont fixés par décret pris en conseil des ministres.

LIVRE XI : DES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE ET DE L'ENQUÊTE TECHNIQUE

TITRE PREMIER : DES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE ET LEUR NOTIFICATION

Article 181 :

- (1) Toute personne physique ou morale qui, de par ses fonctions ou son activité, est appelée à connaître d'un accident ou d'un incident d'aviation civile, est tenue d'en rendre compte, sans délai, à l'organisme d'enquête, à l'Agence ou, le cas échéant, pour une personne physique, à son employeur dans des conditions définies par voie réglementaire.
- (2) Une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile dans les conditions prévues à l'alinéa (1), ne peut faire l'objet d'aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident ou incident, sauf en cas de manquement délibéré ou répété de sa part aux règles de sécurité.

Article 182 : Ne sont pas communicables au public :

- a) les comptes rendus d'événements, les comptes rendus d'accidents ou d'incidents d'aviation civile et les documents s'y rapportant ;
- b) les rapports contenant les informations de sécurité portant sur les aéronefs étrangers et tous documents s'y rapportant ;
- c) les documents recueillis pour l'établissement du rapport d'enquête technique.



TITRE II : DE L'ENQUÊTE TECHNIQUE

CHAPITRE I^{er} - DES DISPOSITIONS GENERALES

Article 183 :

- (1) Tout accident ou incident grave d'aviation civile fait l'objet d'une enquête technique conformément aux dispositions de la réglementation internationale et nationale en vigueur.
- (2) Tout autre incident d'aviation civile peut faire l'objet d'une enquête technique si l'organisme d'enquête prévu au chapitre II du présent titre ou le Ministre en charge de l'aviation civile estime pouvoir en tirer des enseignements en matière de sécurité aérienne.

Article 184 :

- (1) L'enquête technique menée à la suite d'un accident ou d'un incident d'aviation civile a pour seul objet de collecter et d'analyser les informations utiles, de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de cet accident ou incident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité dans le but de prévenir de futurs accidents ou incidents.
- (2) L'enquête technique ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.
- (3) L'enquête réalisée conformément aux dispositions du présent titre est distincte de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités.
- (4) L'enquête technique ne doit être entravée par quelque action judiciaire ou administrative.

Article 185:

- (1) L'enquête technique relève de la compétence de l'Union des Comores pour les accidents et incidents d'aviation civile qui se sont produits sur le territoire ou dans l'espace aérien comorien.
- (2) La compétence de l'Union des Comores en matière d'enquête technique s'exerce également en dehors du territoire ou de l'espace aérien comorien lorsque :



- a) un accident ou un incident survenu sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre Etat implique un aéronef immatriculé en Union des Comores ou exploité par une entreprise ayant son siège ou son principal établissement en Union des Comores et si cet Etat n'ouvre pas d'enquête technique ;
- b) un accident ou un incident survenu en dehors de tout territoire ou espace aérien national implique un aéronef immatriculé en Union des Comores ou un aéronef dont l'Etat d'immatriculation n'ouvre pas d'enquête technique si cet aéronef est exploité par une entreprise ayant son siège ou son principal établissement en Union des Comores.

Article 186 : L'Union des Comores peut :

- a) déléguer à un autre Etat signataire de la convention de Chicago la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique qui relève de leur compétence ;
- b) accepter la délégation par un autre Etat signataire de la Convention de Chicago de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique qui relève de la compétence de cet Etat ;
- c) demander l'assistance d'organismes ou d'entités d'autres Etats signataires de la Convention de Chicago pour qu'ils fournissent :
 - (i) les installations, équipements et appareils qui leur permettent :
 - 1) de procéder à l'expertise des débris d'épaves et des équipements de bord et d'autres objets présentant un intérêt aux fins de l'enquête ;
 - 2) d'exploiter les indications des enregistreurs de bord ;
 - 3) de mettre en mémoire et d'exploiter les données informatiques concernant les accidents d'aéronefs ;
 - (ii) les experts spécialisés dans ce type d'enquêtes, afin de leur confier des travaux déterminés, et cela uniquement dans le cas d'une enquête ouverte à la suite d'un accident majeur ;



- d) établir des accords ou protocoles en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation avec d'autres Etats signataires de la Convention de Chicago ou organismes.

CHAPITRE II - DE L'ORGANISME D'ENQUETE TECHNIQUE

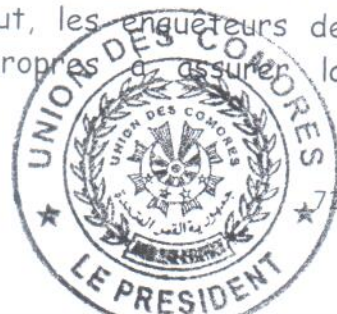
Article 187 :

- (1) Il est institué au sein du Ministère en charge de l'aviation civile un organisme permanent et indépendant d'enquête technique d'accident et incident grave d'aviation dont les missions, attributions et conditions de financement sont définies par décret pris en conseil des Ministres.
- (2) Dans le cadre de l'enquête, les membres de l'organisme d'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité, ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée. L'organisme d'enquête est seul compétent pour déterminer l'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour effectuer celle-ci.
- (3) Le responsable de l'organisme d'enquête est nommé par décret pris en conseil des Ministres sur proposition du Ministre de l'Aviation civile.

CHAPITRE III - DE LA PRÉSERVATION DES ÉLÉMENTS DE L'ENQUÊTE

Article 188 :

- (1) Sur les lieux où est survenu un accident, nul ne peut, de quelque façon que ce soit, modifier ou déplacer les éléments de l'enquête ou procéder à des prélèvements de ou sur ces éléments, qu'il s'agisse des lieux proprement dits, de l'aéronef ou de son épave, sauf si des exigences de sécurité ou la nécessité de porter assistance aux victimes le commandent.
- (2) Le personnel navigant ainsi que les organismes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident prennent les mesures de nature à préserver les éléments et les informations pouvant être utiles à l'enquête, notamment les enregistrements de toute nature.
- (3) Si nécessaire, lors de leur intervention sur le lieu de l'accident ou de l'incident, les enquêteurs techniques ou, à défaut, les enquêteurs de première information prennent les mesures propres à assurer la préservation des indices.



CHAPITRE IV - DES POUVOIRS DES ENQUÊTEURS TECHNIQUES

Article 189 : Les enquêteurs techniques, les enquêteurs de première information et toute personne autorisée à participer à l'enquête technique en vertu des dispositions du présent Titre et des textes pris pour son application doivent être munis, dans l'exercice de leurs fonctions ou dans le cadre de leur participation à l'enquête, d'une pièce d'identité ainsi que des documents officiels attestant de leurs prérogatives.

Article 190 : Les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information ont accès immédiatement au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef ou à son épave et à son contenu pour procéder sur place à toutes constatations utiles. L'autorité judiciaire est préalablement informée de leur intervention sur le lieu d'un accident.

Article 191 : Les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des enregistreurs de bord et des dispositifs techniques enregistrant des données, notamment les paramètres utiles à la compréhension des causes et circonstances de l'accident ou de l'incident, et procèdent à leur exploitation dans les conditions suivantes :

- a) lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement, préalablement saisis par l'autorité judiciaire, sont mis à la disposition des enquêteurs techniques, à leur demande, qui prennent copie, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, des éléments qu'ils renferment ;
- b) lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques ou, sur instruction du responsable de l'organisme d'enquête, par les enquêteurs de première information, en présence d'un officier de police judiciaire.

Article 192:

- (1) Les enquêteurs techniques ou, sur instruction du responsable de l'organisme d'enquête, les enquêteurs de première information peuvent



procéder, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, pièces ou de tout élément qu'ils estiment susceptibles de contribuer à la détermination des causes de l'accident ou de l'incident.

- (2) Lorsque l'accident ou l'incident a entraîné l'ouverture d'une enquête judiciaire, les enquêteurs techniques ne peuvent procéder au prélèvement prévu au premier alinéa du présent article qu'avec l'accord du procureur de la République ou du juge d'instruction. Les enquêteurs techniques ne peuvent soumettre les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qui ont fait l'objet d'une saisie, à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, altérer ou détruire, qu'avec l'accord de l'autorité judiciaire. Si l'autorité judiciaire n'accède pas à la demande d'accord pour le prélèvement, les enquêteurs techniques sont informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente et ont le droit d'y assister et d'en exploiter les résultats pour les besoins de l'enquête technique.

Article 193:

- (1) Les enquêteurs techniques entendent les représentants des entreprises ou organismes ainsi que le personnel navigant en relation avec l'accident ou l'incident. Ils peuvent également entendre toute autre personne dont ils estiment l'audition utile.
- (2) Les enquêteurs techniques peuvent obtenir, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, la communication de toute information ou de tout document concernant les circonstances, personnes, entreprises ou organismes et matériels en relation avec l'accident ou l'incident.
- (3) Lorsque les informations ou documents mentionnés à l'alinéa (2) sont détenus par l'autorité judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent en obtenir copie. Toutefois, les dossiers médicaux ou les données médicales ne peuvent être communiqués qu'à un médecin rattaché à l'organisme d'enquête ou désigné pour assister les enquêteurs techniques. Ce médecin reçoit, à sa demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur des personnes chargées de la conduite, de l'information et du contrôle de l'aéronef impliquées dans l'accident ou l'incident ainsi que des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.



Article 194 : Lorsque la présence ou le contrôle du médecin est requis, le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du Procureur de la République.

Article 195 : Il est établi une copie des documents placés sous scellés par l'autorité judiciaire à l'intention des enquêteurs techniques.

Article 196 :

- (1) Tous les actes d'enquête prévus au présent chapitre sont consignés dans des procès-verbaux établis par les enquêteurs et comportant la date et l'heure de début et de fin de l'intervention, le nom et la signature de l'enquêteur technique qui y procède, l'inventaire des débris, fluides, pièces, organes, ensembles mécanismes ou documents retenus ou vérifiés et, le cas échéant, les observations de la personne qui en avait la garde, et tout autre renseignement requis par les dispositions établies par voie réglementaire.
- (2) Lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, une copie du procès-verbal est adressée à l'autorité judiciaire.

CHAPITRE V - DE LA DIFFUSION ET DU TRAITEMENT DES INFORMATIONS

Article 197 :

- (1) Tous les membres de l'organisme d'enquête technique, y compris les experts et représentants participant à l'enquête sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues par les dispositions du Code Pénal.
- (2) Par dérogation aux dispositions de l'alinéa (1), le responsable de l'organisme d'enquête est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un accident ou un incident :
 - a) aux autorités administratives chargées de la sécurité de l'aviation civile, notamment au Directeur Général de l'Agence ;
 - b) aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transport aérien ou de leurs équipements ;



- c) aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des infrastructures ou des matériels de transport aérien ;
 - d) aux personnes physiques et morales chargées de la formation des personnels de l'aéronautique civile.
- (3) Le responsable de l'organisme d'enquête peut rendre publique, dans le cadre de sa mission, des informations à caractère technique sur les constatations faites par les enquêteurs, sur le déroulement de l'enquête technique et ses éventuelles conclusions provisoires.

Article 198 : La divulgation des enregistrements des conversations dans le poste de pilotage (CVR) et les transcriptions de ces enregistrements, ainsi que des dossiers d'enquête à d'autres fins que celles de l'enquête sur l'accident ou l'incident grave est interdite.

Article 199 : Les informations ou documents relevant du secret de l'enquête ou de l'instruction judiciaire peuvent être communiqués aux enquêteurs techniques avec l'accord du Procureur de la République.

Article 200 : En cours d'enquête technique, l'organisme d'enquête peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en œuvre immédiate est de nature à prévenir un accident ou un incident.

Article 201 : Les autorités de l'Union des Comores mettent en œuvre dans les plus brefs délais les mesures correctrices résultant des recommandations de sécurité émises par l'organisme d'enquête. Toute différence avec ces recommandations doit être justifiée.

LIVRE XII : DES SANCTIONS

TITRE PREMIER - DES SANCTIONS PENALES

CHAPITRE I^{er} - AERONEF

Article 202 : Est puni d'un emprisonnement de trois (03) à six (06) mois et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs KMF ou de l'une de ces deux peines, quiconque :

- 1- met ou laisse en service un aéronef qui n'a pas obtenu de certificat d'immatriculation, de certificat de navigabilité ou de laissez-passer



exceptionnel ;

- 2- met ou laisse en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 46 de la présente loi ;
- 3- fait ou laisse circuler un aéronef dont le certificat de navigabilité ou le laissez-passer exceptionnel a cessé d'être valable ;
- 4- fait ou laisse circuler un aéronef dans d'autres conditions que celles déterminées par le certificat de navigabilité et les documents associés ou le laissez-passer exceptionnel ;
- 5- fait ou laisse circuler un aéronef dans les conditions d'utilisation non conformes aux règles de sécurité édictées par la présente loi et ses textes d'application.

Article 203 : Est puni d'un emprisonnement de trois (03) à six (06) mois et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs KMF ou de l'une de ces deux peines, quiconque :

1. conduit ou participe à la conduite d'un aéronef sans les titres, en état de validité, exigés par la réglementation en vigueur ;
2. détruit ou soustrait un livre de bord ou tout document de bord imposé par la réglementation aérienne ou porté sur ce livre ou un de ces documents des indications inexactes ;
3. conduit un aéronef ou participe à sa conduite dans les conditions prévues à l'article 202 ci-dessus ;
4. contrevient aux dispositions relatives à l'utilisation d'aérodromes régulièrement établis ;
5. conduit un aéronef ou participe à sa conduite sous l'emprise de l'alcool, de narcotique ou de stupéfiants.
6. enlève, cache, retient sciemment et sans autorisation tout ou partie d'un aéronef civil impliqué dans un accident ou incident, indices, documents, matériels ou enregistrements de vol sur l'aéronef ou son épave ou de procéder à quelque manipulation ou prélèvement que ce soit, en dehors des cas prévus par la présente loi.

Article 204 : Les peines prévues aux articles 202 et 203 de la présente loi sont portées au double si les infractions prévues sous les paragraphes 1, 2 et 4



de l'article 202 et au paragraphe 1 de l'article 114 ont été commises après le refus de délivrance ou le retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité ou du laissez-passer exceptionnel, des titres exigés des membres de l'équipage par la réglementation en vigueur.

Article 205 : Est puni d'un emprisonnement d'un (01) à deux (02) ans et d'une amende de cent mille (100.000) à un million (1.000.000) de francs KMF ou de l'une de ces deux (02) peines:

1. quiconque se trouve à bord d'un aéronef en vol sans pouvoir justifier de sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord ;
2. quiconque ne se conforme pas ou refuse de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celle des personnes transportées.

Article 206: Est puni d'un emprisonnement d'un (01) an à deux (02) ans et d'une amende de deux millions (2.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs KMF ou de l'une de ces deux (02) peines, quiconque :

1. transporte par aéronef, sans autorisation spéciale, des explosifs, des armes et munitions de guerre, des pigeons voyageurs, des marchandises dangereuses ;
2. transporte ou utilise des appareils photographiques dont le transport et l'usage sont interdits ;
3. fait usage, à bord des aéronefs, des objets ou appareils dont le transport est interdit ;
4. fait usage d'appareils photographiques ou cinématographiques au-dessus des zones interdites sans autorisation spéciale.

Article 207: Le pilote qui ne se conforme pas aux prescriptions de l'article 83 de la présente loi, relatif aux restrictions de survol de certaines zones, est puni d'un emprisonnement de trois (03) à six (06) mois et d'une amende de cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs KMF.



Article 208 : Quiconque appose ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui supprime ou fait supprimer, rend ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées, est puni d'une peine d'emprisonnement de six (06) mois à deux (02) ans et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à sept millions (7.000.000) de francs KMF.

Article 209 : Quiconque, ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents, commet une infraction tombant sous le coup de la présente loi ou la même infraction dans un délai de cinq (05) ans après expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines, est condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende et ces peines pourront être élevées au double.

Article 210 : Sont punis d'une amende de cent mille (100.000) à cinq cent mille (500.000) francs KMF et peuvent être punis en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement d'un (01) à deux (02) mois :

- a) le commandant de bord qui omet de tenir ou faire tenir l'un des documents de bord prévus à l'article 81 ;
- b) les membres de l'équipage spécialement chargés de la tenue de ces documents ;
- c) le propriétaire ou le locataire inscrit au registre d'immatriculation qui omet de conserver un des documents de bord pendant trois (03) ans à partir de la dernière inscription ;
- d) ceux qui contreviennent aux règlements relatifs aux conditions techniques d'emploi des aéronefs prévus à l'article 80;
- e) ceux qui contreviennent aux dispositions relatives au survol de ville ou d'agglomération.

En cas de récidive, la peine d'emprisonnement est prononcée.

Il y a récidive lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant, dans l'année précédente, un jugement pour l'une de ces contraventions.

Article 211 : Sont punis d'une amende de deux cent mille (200.000) à un million cinq cent mille (1.500.000) francs KMF et peuvent être punis, en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de trois (03) à six (06) mois ceux qui contreviennent aux dispositions relatives aux spectacles aériens.



Article 212 : L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef peut être prononcée par le jugement ou l'arrêt, pour la durée de trois (03) mois à deux (02) ans, contre le membre d'équipage condamné en vertu des articles 203, 206, et 207 ci-dessus.

Si le membre d'équipage est condamné une seconde fois pour l'un de ces mêmes délits dans le délai prévu à l'article 209, l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef est prononcée et sa durée est portée au maximum et peut être élevée au double.

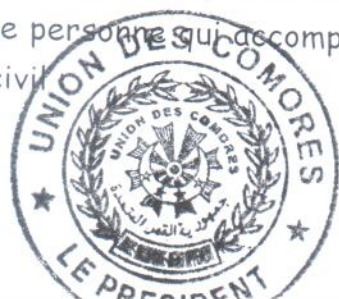
Les licences et certificats dont seraient porteurs les contrevenants restent déposés, pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction qui prononce l'interdiction.

Les condamnés doivent effectuer les dépôts de ces licences et certificats, soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans les cinq (05) jours qui suivent la date à laquelle la condamnation est devenue définitive, faute de quoi, ils sont punis d'une amende de un million (1.000.000) à cinq millions (5.000.000) de francs KMF, sans préjudice des peines prévues à l'article 207 ci-dessus au cas où ils conduiraient ou participeraient à la conduite d'un aéronef pendant la période de l'interdiction et qui ne peuvent se confondre.

Article 213 : Conformément à l'article 103 de la présente loi, tout jet non autorisé d'objets à bord d'un aéronef en évolution, est puni d'une peine de trois (03) à six (06) mois d'emprisonnement et d'une amende de deux cent mille (200.000) à un million cinq cent mille (1.500.000) francs KMF ou de l'une de ces deux peines, même si ce jet n'a causé aucun, et sans préjudice des peines plus graves qui pourraient être encourues en cas d'autres infractions.

Article 214 : Tout commandant de bord d'un aéronef qui, sachant que celui-ci vient de causer ou d'occasionner un accident à la surface, n'a pas averti sans délai les autorités de l'aéroport le plus proche avec lesquelles il peut entrer en communication et tente ainsi d'échapper à la responsabilité pénale et civile qu'il peut avoir encourue, est puni des peines prévues pour sanctionner le délit de fuite.

Article 215 : Est punie d'une peine d'emprisonnement de six (06) mois à deux (02) ans et d'une amende de cinq cent mille (500 000) à cinq millions (5 000 000) de francs KMF ou de l'une de ces deux (02) peines toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :



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

Article 216 : Toutes les dispositions de lois relatives à la répression des infractions à la réglementation douanière sont applicables aux marchandises importées ou exportées par aéronef sous un régime douanier quelconque.

Tous déchargements et jets de marchandises non autorisés, autres que ceux indispensables au salut de l'aéronef, sont sanctionnés par les peines édictées par la réglementation douanière sur la contrebande.

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

Article 217 : L'aéronef dont le certificat de navigabilité et le certificat d'immatriculation ne peuvent être produits ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation peut être retenu à la charge du propriétaire ou, en cas de location de l'aéronef inscrite au registre d'immatriculation, à la charge du locataire inscrit, par les autorités compétentes jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie.



Article 218 : Les peines prévues par le présent titre sont applicables sans préjudice des sanctions encourues par application des dispositions du Code Civil.

CHAPITRE II - AERODROMES

Article 219 : Quiconque séjourne ou pénètre dans les terrains interdits par les règlements et consignes généraux des aérodromes affectés à un service public ou y laisse séjourner des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture est puni d'un emprisonnement de quinze (15) jours à un (01) mois au plus et d'une amende de cent mille (100.000) à cinq cent mille (500.000) francs KMF ou de l'une de ces deux (02) peines et peut être, en outre, déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

Est puni d'une peine d'emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende de cinq million à quinze millions de francs Comoriens, ou de l'une de ces deux peines seulement, le fait de :

1. ne pas comparaître, témoigner ou collaborer à une inspection de l'autorité compétente, ou à une enquête sur un accident ou incident d'aéronef,
2. ne pas communiquer à un inspecteur de l'aviation civile ou un enquêteur d'un accident ou incident, les enregistrements, les matériels, les renseignements, les documents, les rapports, et les registres utiles, ou de les communiquer en les dissimulant, en les altérant, en les mutilant ou en les faisant disparaître ;
3. ne pas transmettre, ou communiquer en les dissimulant, en les altérant, en les mutilant, des renseignements statistiques et financiers ou toute information à l'autorité compétente, tel que l'exige la présente loi, ou omettre ou refuser de garder ou préserver des états de comptes, dossiers, enregistrements et rapports dans la forme et de la façon prescrites ou approuvées par l'autorité compétente.

Article 220 : Les infractions aux dispositions réglementaires concernant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies d'une amende de trois cent mille (300.000) à deux millions (2.000.000) de francs KMF.



En cas de récidive, les infractions sont punies d'une peine d'emprisonnement d'un (01) mois et d'une amende de six cent mille (600.000) à cinq millions (5.000.000) de francs KMF ou de l'une de ces deux peines.

Est puni d'une peine d'emprisonnement de six mois à trois ans ou d'une amende de cinq millions (5.000.000) de francs KMF à dix millions (10.000.000) de francs KMF ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne physique ou morale qui entrave l'exercice des fonctions d'un officier de police judiciaire, d'un inspecteur de l'aviation civile, d'un enquêteur d'un accident ou incident, d'un représentant ou préposé de l'autorité de l'aviation civile ou du bureau d'enquêtes ;

Est puni d'une peine d'emprisonnement de six mois à trois ans ou d'une amende de cinq millions (5.000.000) de francs KMF à dix millions (10.000.000) de francs KMF ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne physique ou morale qui dans l'exercice des fonctions compromet directement à la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile en favorisant un passager ou toute personne à accéder à la zone réservée coté piste d'un aéroport ou à embarquer dans un avion sans autorisation légale prévue à cet effet.

Article 221: Sur réquisition du ministère public agissant à la demande du ministre intéressé, le tribunal saisi de la poursuite impartit aux personnes qui contreviennent aux dispositions réglementaires concernant les servitudes aéronautiques, sous peines d'une astreinte de cinq mille (5.000) à vingt-cinq mille (25.000) francs KMF par jour de retard, un délai pour modifier ou enlever les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage.

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

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

Article 222 : Les astreintes et les amendes sont recouvrées par les comptables de l'Agence ou du trésor selon les cas.



Lorsque le produit net des amendes résultant d'affaires poursuivies à la requête de l'Union des Comores est recouvré par le trésor public, une clé de répartition entre ce dernier et l'autorité de l'aviation civile doit être définie.

CHAPITRE III - PERSONNEL AERONAUTIQUE

Article 223 : Les sanctions prévues par le présent titre sont édictées sans préjudice des sanctions disciplinaires, pénales ou fiscales applicables pour les mêmes faits.

Article 224 : Est punie d'une amende de deux cent mille (200.000) à un million deux cent mille (1.200.000) francs KMF et d'une peine d'emprisonnement d'un (01) à quatre (04) mois ou de l'une de ces deux (02) peines, toute personne qui exerce un des emplois correspondants aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile en infraction aux dispositions du présent livre.

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

CHAPITRE IV - ACTIVITES AERIENNES

Article 225 : En cas d'exercice d'une activité de transport aérien ou de travail aérien par une entreprise non régulièrement autorisée, l'autorité administrative peut prononcer, à l'expiration d'un délai de huit (08) jours suivant une mise en demeure restée sans effet, la mise sous séquestre des aéronefs utilisés.

Article 226 : Toute entreprise de transport ou de travail aérien qui exerce son activité en Union des Comores sans autorisation ou en infraction aux prescriptions imposées par les autorisations qui ont pu lui être délivrées est passible d'une amende payable immédiatement, proportionnelle au tonnage de l'appareil et établie sur la base de cent vingt-cinq mille (125 000) francs KMF par tonne et par vol.

Le tonnage pris en compte est le poids maximum au décollage correspondant au certificat de navigabilité de l'aéronef. Toute fraction de tonnage est comptée pour une tonne.



En cas de non-paiement ou de paiement partiel de l'amende, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le contrevenant ou lui appartenant peut être requise par les autorités compétentes dans les conditions prévues à l'article 78 de la présente loi.

CHAPITRE V - SURETE

Article 227: Est puni d'une peine d'emprisonnement de six mois à trois ans ou d'une amende de cinq millions (5.000.000) de francs KMF à dix millions (10.000.000) de francs KMF ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne physique ou morale qui entrave l'exercice des fonctions d'un officier de police judiciaire, d'un inspecteur de l'aviation civile, d'un enquêteur d'un accident ou incident, d'un représentant ou préposé de l'autorité de l'aviation civile ou du bureau d'enquêtes ;

Est puni d'une peine d'emprisonnement de six mois à trois ans ou d'une amende de cinq millions (5.000.000) de francs KMF à dix millions (10.000.000) de francs KMF ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne physique ou morale qui dans l'exercice des fonctions compromet directement et sciemment la sûreté de l'aviation civile en favorisant un passager ou toute personne à accéder à la zone réservée coté piste d'un aéroport ou à embarquer dans un avion sans autorisation légale prévue à cet effet.

Article 228 : Toute personne trouvée dans la zone réservée d'un aéroport sans autorisation d'accès délivrée par l'autorité compétente en la matière, est punie de dix (10) jours à deux (02) mois d'emprisonnement et de cent mille (100.000) à cinq cent mille (500.000) francs KMF d'amende ou de l'une de ces deux (02) peines et peut être, en outre, déchu de droit à indemnité en cas d'accident.

Toute personne qui fait un usage abusif de son titre d'accès ou commet des infractions liées à l'usage de son titre d'accès est punie de sept (7) à trente (30) jours d'emprisonnement et de dix mille (10 000) à cent mille (100 000) franc KMF d'amende ou de l'une de ces deux (02) peines et son titre



d'accès est retiré temporairement ou définitivement par l'autorité l'ayant délivré.

Article 229 : Est puni d'un (01) à deux (02) mois d'emprisonnement et de cent mille (100.000) à un million (1.000.000) de francs KMF d'amende ou de l'une de ces deux (02) peines :

- a) quiconque se trouve à bord d'un aéronef sans pouvoir justifier de sa présence par un titre ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord ;
- b) quiconque ne se conforme pas ou refuse de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celle des personnes transportées ;
- c) quiconque fume dans les toilettes ou ailleurs à bord d'un aéronef ;
- d) quiconque détériore un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;
- e) quiconque utilise un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit.

Article 230 : Est puni de dix (10) à vingt (20) ans de réclusion criminelle et de dix millions (10 000 000) à trente millions (30 000 000) de francs KMF d'amende ou de l'une de ces deux (02) peines :

- a) volontairement détruit ou endommage les immeubles ou installations destinés à assurer le contrôle de la circulation des aéronefs, les télécommunications aéronautiques, les aides à la navigation aérienne ou les équipements d'assistance météorologique ;
- b) trouble, par quelque moyen que ce soit, le fonctionnement de ces installations ;
- c) détruit ou endommage un aéronef en vol ou dans l'emprise d'un aéroport ;
- d) entrave de quelque manière que ce soit la navigation ou la circulation des aéronefs hormis les cas prévus par le code pénal ;
- e) interrompt à l'aide d'un dispositif matériel ou d'une arme, le fonctionnement des services d'un aéroport si cet acte porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité à l'intérieur de cet



aérodrome ;

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

La tentative des infractions prévues par cet article est punie comme l'infraction consommée.

Article 231 : Est puni des mêmes peines, quiconque, par violence ou menace de violence, s'empare d'un aéronef ou en exerce le contrôle. Le complice d'une personne qui commet ou tente de commettre un tel acte est passible des mêmes peines.

Article 232 : Les auteurs des faits prévus à l'article 231 ci-dessus sont passibles de vingt (20) ans de réclusion criminelle si ces derniers sont accompagnés ou suivis de blessures.

Article 233 : Commet une infraction dirigée contre l'aviation civile, toute personne qui :

- a) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;
- b) détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;
- c) place ou fait placer à bord d'un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;
- d) détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ;
- e) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol ;
- f) utilise un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;



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

- une arme biologique, chimique ou nucléaire (BCN) ;
- des matières explosives ou radioactives ;
- des substances semblables ;

d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;

h) utilise contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service une arme BCN ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;

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

- des explosifs ou des matières radioactives, en sachant que ceux-ci sont destinés à provoquer, ou à menacer de provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves, ladite menace étant assortie ou non d'une condition, afin d'intimider une population ou de contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque ;
- toute arme BCN, en sachant qu'il s'agit d'une arme BCN ;
- des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, équipements ou matière spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux, en sachant que ces matières, produits ou équipement sont destinés à une activité relative aux explosifs nucléaires ou à toute autre activité nucléaire non soumise à des garanties en vertu d'un accord de garantie avec l'Agence internationale de l'énergie atomique ;
- des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme BCN sans autorisation licite et avec l'intention de les utiliser à cette fin.



Article 234 : Les auteurs d'infractions et actes visés à l'article 233 sont punis :

- a) de dix (10) à vingt (20) ans de réclusion criminelle et de dix millions (10 000 000) à trente millions (30 000 000) de francs KMF d'amende ou de l'une de ces deux (02) peines si les faits ont entraîné des dommages corporels ou dégâts graves.
- b) du maximum de la réclusion criminelle à temps s'il en est résulté la mort d'une ou de plusieurs personnes.

Dans tous les cas, la tentative et la complicité sont punies des mêmes peines que pour l'infraction consommée.

Article 235 : Quiconque exerce des violences à l'encontre d'une personne à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme dans un aéroport servant à l'aviation civile internationale qui cause ou est de nature à causer des blessures graves est punie de cinq (05) à dix (10) ans d'emprisonnement et de cinq millions (5 000 000) à dix millions (10 000 000) de francs KMF d'amende ou de l'une de ces deux (02) peines.

Les mêmes peines sont applicables à quiconque détruit ou endommage gravement les installations d'un aéroport servant à l'aviation civile ou des aéronefs qui ne sont pas en service et qui se trouvent dans l'aéroport, ou interrompt les services de l'aéroport, si cet acte compromet ou est de nature à compromettre la sécurité dans l'aéroport.

Le maximum de la réclusion criminelle à temps est applicable lorsque les violences ont entraîné la mort de la victime.

Article 236 : Commet une infraction dirigée contre l'aviation civile toute personne qui :

- a) menace de commettre les infractions visées à l'article 233, paragraphes a) b) c) d) f) g) et h) ;
- b) fait en sorte, illicitement et intentionnellement, qu'une personne reçoive une telle menace, dans des circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace ;
- c) menace ou intimide un membre de l'équipage de l'aéronef dans l'exercice de ses fonctions ;



- d) entrave le libre exercice des fonctions d'un membre de l'équipage de l'aéronef ;
- e) entrave, de quelque manière que ce soit, la navigation ou la circulation des aéronefs hors les cas prévus au code pénal ;
- f) mène une attaque ou résiste avec violence et voies de fait envers les agents préposés à la garde ou au fonctionnement des aéroports ou installations d'aéroport dans l'exercice de leurs fonctions ;
- g) prend des otages à bord d'un aéronef ou sur l'aérodrome.

Les faits visés aux paragraphes a) b) c) d) e) et f) sont punis d'un emprisonnement d'un (01) à deux (02) ans et d'une amende de cinq cent mille (500 000) à deux millions cinq cent mille (2 500 000) francs KMF ou de l'une de ces deux (02) peines. L'auteur peut, en outre, être interdit d'accès aux aéroports et aux aéronefs pour une période d'un (01) an au moins et de cinq (05) ans au plus.

Les faits visés au paragraphe (g) du présent article sont punis de dix (10) à vingt (20) ans de réclusion criminelle.

Article 237 : La tentative ou la complicité des faits ci-dessus cités est punissable des mêmes peines que l'infraction consommée.

CHAPITRE VI - ENQUETE ACCIDENT

Article 238 : Est punie de cinq cent mille (500.000) à trois millions (3.000.000) de francs KMF d' amende et d'un (01) à douze (12) mois d' emprisonnement ou de l'une de ces deux (02) peines, toute personne qui, de par ses fonctions, est appelée à connaître d'un accident ou d'un incident grave d'aviation, n'a pas rendu compte dans les conditions définies à l'article 181.

Article 239 : Est punie d'un million (1.000.000) à cinq millions (5.000.000) de francs KMF d'amende et d'un (01) à douze (12) mois d'emprisonnement ou de l'une de ces deux (02) peines, toute personne qui entrave l'action de l'organisme d'enquête :

- a) soit en s'opposant à l'exercice des fonctions dont sont chargés les enquêteurs techniques ;
- b) soit en refusant de leur communiquer les enregistrements, les matériels, les renseignements et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître.



Article 240 : Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement des infractions définies au présent titre. Les sanctions encourues par les personnes morales sont :

- a) de quinze millions (15.000.000) à cinquante millions (50.000.000) de francs KMF d'amende et
- b) une ou plusieurs des peines suivantes :
 - 1. l'interdiction, à titre définitif ou pour une durée de six (06) mois à cinq (05) ans, d'exercer directement une ou plusieurs activités professionnelles dans le cadre de laquelle ou desquelles l'infraction a été commise ;
 - 2. la fermeture définitive ou pour une durée de six (06) mois à cinq (05) ans des établissements ou de l'un ou de plusieurs des établissements de l'entreprise ayant servi à commettre les faits incriminés ;
 - 3. l'exclusion des marchés publics à titre définitif ou pour une durée de cinq (05) ans au plus ;
 - 4. l'affichage de la décision prononcée dans les conditions prévues par le code pénal ou la diffusion de celle-ci par voie de presse.

LIVRE XIII : DES DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

Article 241 : Indépendamment des officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions de la présente loi, les inspecteurs de l'aviation civile, les militaires ou marins, les gendarmes et les agents de douanes commissionnés à cet effet.

L'ordre de mission est délivrée selon le cas par :

- a) le Ministre en charge de l'aviation civile pour les inspecteurs de l'aviation civile ;
- b) le Ministre de la défense, pour le personnel placé sous son autorité ;
- c) le Ministre de l'intérieur en ce qui concerne les officiers de la Police nationale ;
- d) le Ministre des finances, en ce qui concerne les agents des douanes.

En ce qui concerne les inspecteurs de l'aviation civile, l'habilitation délivrée par le Directeur Général d'ordre de mission.



La commission mentionne l'objet du commissionnement et la circonscription géographique dans laquelle l'agent commissionné a vocation, en raison de son affectation, à constater les infractions.

Dans ce cadre, si nécessaire, ils peuvent requérir la force publique.

Les agents commissionnés prêtent serment devant le tribunal de première instance de Moroni.

Article 242: Les procès-verbaux constatant les infractions prévues à la présente loi sont transmis sans délai à l'autorité de l'aviation civile qui selon la gravité seront adressés soit au tribunal compétant soit au procureur de la République l'Union des Comores. Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

TITRE I - DES DISPOSITIONS FINALES

Article 243: Abrogation

Toutes les dispositions antérieures contraires aux dispositions de la présente loi sont abrogées.

Article 244 : Les modalités d'application des dispositions de la présente loi sont fixées par décret pris en Conseil des Ministres.

Article 245 : La présente loi sera exécutée comme loi de l'Union des Comores.

ARTICLE 2 : Le présent décret sera enregistré, publié au Journal Officiel de l'Union des Comores et communiqué partout où besoin sera.

