

BURKINA FASO

UNITE-PROGRES-JUSTICE

ASSEMBLEE NATIONALE

IV^E REPUBLIQUE
SEPTIEME LEGISLATURE

LOI N°013-2019/AN
PORTANT CODE DE L'AVIATION CIVILE
AU BURKINA FASO

L'ASSEMBLEE NATIONALE

Vu la Constitution ;

Vu la résolution n°001-2015/AN du 30 décembre 2015 portant validation du mandat des députés ;

a délibéré en sa séance du 30 avril 2019
et adopté la loi dont la teneur suit :

LIVRE I : DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

Article 100-1 :

La présente loi porte code de l'aviation civile au Burkina Faso.

Elle s'applique à tous les domaines de l'aviation civile du Burkina Faso, aux équipages, passagers et aéronefs se trouvant sur le territoire ou dans l'espace aérien au-dessus du territoire du Burkina Faso conformément à la Convention de Chicago, au Traité de l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA), au Traité de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'ouest (CEDEAO), aux accords bilatéraux ou multilatéraux de transport aérien conclus entre le Burkina Faso et un ou plusieurs autres Etats.

Article 100-2 :

Le code s'applique uniquement aux aéronefs et aéroports civils. Il ne s'applique ni aux aéronefs d'Etat, ni aux aéroports et installations militaires.

LIVRE II : AERONEFS

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 210-1 :

Est qualifié 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.

Un aéronef télépiloté est un aéronef non habité, piloté depuis un poste de télépilotage.

Un aéronef civil est un aéronef autre qu'un aéronef d'Etat.

Les aéronefs utilisés dans les services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'Etat.

Les aéronefs d'Etat ne peuvent être exploités en transport aérien commercial.

Toutefois, les aéronefs d'Etat exceptionnellement affectés à un service de transport aérien commercial sont soumis aux dispositions applicables aux aéronefs civils.

TITRE II : IMMATRICULATION, NATIONALITE ET PROPRIETE DES AERONEFS

CHAPITRE 1 : IMMATRICULATION ET NATIONALITE DES AERONEFS

Article 221-1 :

Un aéronef ne peut circuler au Burkina Faso que s'il est immatriculé.

Il est institué au Burkina Faso un registre d'immatriculation, tenu sous la responsabilité de l'Autorité nationale de l'aviation civile. Ce registre peut être sous forme papier ou électronique.

Article 221-2 :

Tout aéronef civil doit être inscrit audit registre dans les conditions définies aux articles 221-4 à 221-8 de la présente loi.

Toute personne physique ou morale ayant la nationalité d'un Etat membre de l'UEMOA est autorisée à faire immatriculer un aéronef au Burkina Faso sous réserve de la réciprocité.

Toutefois, des dérogations peuvent être accordées par le ministre en charge de l'aviation civile aux ressortissants d'autres Etats.

Tout aéronef inscrit au registre burkinabè a la nationalité burkinabè et porte les marques de nationalité et d'immatriculation.

Article 221-3 :

Un aéronef immatriculé au Burkina Faso perd la nationalité burkinabè si les conditions prévues à l'article 221-2 ci-dessus ne sont plus remplies ou si son propriétaire le fait immatriculer dans un autre Etat.

Article 221-4 :

L'inscription au registre d'immatriculation du Burkina Faso vaut titre de propriété. Ce registre est public et toute personne justifiant d'un intérêt légitime peut en obtenir copie conforme, à ses frais.

Le certificat d'immatriculation et les copies des renseignements figurant au registre d'immatriculation sont délivrés sur requête.

Article 221-5 :

Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre du Burkina Faso qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

Article 221-6 :

L'inscription au registre identifie l'aéronef. Elle est attestée par la délivrance d'un certificat d'immatriculation portant le nom du propriétaire, son adresse, un numéro d'ordre, la désignation de la catégorie à laquelle appartient l'aéronef ainsi que le nom de son constructeur.

Le certificat d'immatriculation n'est valable que :

- si les indications qui y sont portées sont conformes aux marques apposées sur l'aéronef ;
- si l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre Etat ;
- s'il n'est pas révoqué.

Article 221-7 :

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

Article 221-8 :

Les aéronefs constituent des biens meubles. Toutefois, la cession de propriété est constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation.

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

CHAPITRE 2 : HYPOTHEQUE ET PRIVILEGES SUR LES AERONEFS

Article 222-1 :

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

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

Article 222-2 :

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 222-3 :

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

Ces pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de la publicité prévue à l'article 222-4 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 222-4 :

Les pièces de rechange visées à l'article 222-3 ci-dessus comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipement, garnitures, partie de ces divers éléments et, plus généralement tout objet, de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

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

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

Article 222-5 :

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

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

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

Article 222-6 :

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 222-7 :

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

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

Article 222-8 :

Si plusieurs hypothèques grèvent 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 222-9 :

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

Article 222-10 :

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

Article 222-11 :

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

Article 222-12 :

Sauf le cas de vente forcée effectuée conformément à la législation nationale, un aéronef ne peut être rayé du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné mainlevée préalable du droit inscrit.

Article 222-13 :

Les créanciers ayant leur hypothèque inscrite sur les aéronefs exercent leur droit de suite en quelque main qu'il se trouve pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 222-14 et 222-17 ci-dessous.

Article 222-14 :

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

- les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix dans l'intérêt commun des créanciers ;
- les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef ;
- les frais indispensables engagés pour sa conservation ;

- les créances résultant du contrat d'engagement des membres de l'équipage de conduite et des autres personnes employées au service de bord ;
- les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation et à l'atterrissage ainsi que les redevances de stationnement.

Article 222-15 :

Les privilèges mentionnés à l'article 222-14 ci-dessus portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 222-6 de la présente loi. Ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il se trouve.

Ils s'éteignent trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après avoir fait reconnaître à l'amiable 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 :

- par la vente en justice de l'aéronef, faite dans les formes prévues par la législation nationale en vigueur ;
- en cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard deux mois après publication de la cession dans un journal habilité à recevoir les annonces légales du domicile du vendeur, à moins que, avant l'expiration de ce délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur, au domicile élu par lui dans les publications.

Article 222-16 :

Les créances visées à l'article 222-14 ci-dessus loi sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article.

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

Toutefois, les créances visées à l'article 222-14, 2^e et 3^e tirets de la présente loi sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Article 222-17 :

Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 222-14 ci-dessus ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges.

Article 222-18 :

Sauf le cas de vente forcée dans les formes prévues à l'article 223-7 de la présente loi, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre Etat sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires.

CHAPITRE 3 : SAISIE ET VENTE FORCEEE DES AERONEFS

Article 223-1 :

Les procédures de saisie sont définies par la réglementation nationale en vigueur.

Article 223-2 :

Est considérée comme saisie conservatoire, tout acte par lequel un aéronef est immobilisé suite à une décision de justice.

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

Article 223-3 :

Sans préjudice de procédures spéciales, les aéronefs burkinabè 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 223-4 :

En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires, de la redevance de route, de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ou des amendes administratives prononcées, l'exploitant d'aérodrome ou l' Autorité nationale de l'aviation civile peut, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation,

requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant, auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure.

L'ordonnance du juge est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée 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 entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire.

Article 223-5 :

Dans le cas où la saisie n'est pas interdite ou lorsque, en cas d'insaisissabilité de l'aéronef, l'exploitant ne l'invoque pas, un cautionnement suffisant empêche la saisie conservatoire et le juge saisi en procédure d'urgence doit en ordonner la mainlevée immédiate.

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

Article 223-6 :

En cas de saisie conservatoire irrégulière ou diligentée sans juste motif, le saisissant est responsable du dommage et du préjudice qui en résulteraient pour l'exploitant ou le propriétaire.

Article 223-7 :

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

Une saisie conservatoire peut être convertie en saisie vente.

Article 223-8 :

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

- aux créanciers privilégiés prévus par l'article 222-14 de la présente loi ;
- aux créanciers hypothécaires ;

- aux créanciers privilégiés prévus par l'article 222-17 de la présente loi ;
- aux créanciers chirographaires munis d'un titre exécutoire lorsqu'ils sont intervenus par voie de saisie ou d'opposition à la procédure de distribution.

Article 223-9 :

Un décret pris en Conseil des ministres précise les modalités d'immatriculation, la nationalité et la propriété des aéronefs.

TITRE III : CIRCULATION ET INTERCEPTION DES AERONEFS

CHAPITRE 1 : DROIT DE CIRCULATION

Article 231-1 :

Les aéronefs des Etats membres de l'UEMOA peuvent circuler librement au-dessus du territoire du Burkina Faso et réciproquement, sous réserve d'observer la réglementation de la circulation aérienne en vigueur au Burkina Faso.

Les aéronefs n'ayant pas la nationalité d'un Etat membre de l'UEMOA ne peuvent circuler au-dessus du territoire du Burkina Faso que si ce droit leur est accordé par une convention internationale ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation spéciale et/ou temporaire.

Article 231-2 :

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

- le certificat d'immatriculation ;
- le certificat de navigabilité ;
- le certificat acoustique ;
- les licences ou certificats de l'équipage ;
- le carnet de route ;
- les parties pertinentes du manuel d'exploitation ;

- la licence de station radio d'aéronef ;
- le certificat d'exploitation de l'installation radioélectrique de bord si applicable ;
- la liste nominative des passagers, les lieux d'embarquement et de destination ;
- les déclarations détaillées du fret ;
- le certificat d'assurance d'aéronef ;
- le permis d'exploitation aérienne ou une copie certifiée conforme.

Tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale, détient un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage.

Article 231-3 :

Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire du Burkina Faso que s'il reçoit, à cet effet, une autorisation spéciale. L'autorité administrative compétente s'assure que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils est soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.

Les conditions d'utilisation des aéronefs télépilotés sont fixées par voie réglementaire.

Article 231-4 :

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

Article 231-5 :

Le survol de certaines zones ou, dans des circonstances exceptionnelles, du territoire du Burkina Faso, peut être restreint ou interdit par la réglementation burkinabè de la circulation aérienne pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique.

L'emplacement et l'étendue des zones dangereuses, restreintes et interdites sont indiqués par ladite réglementation.

Article 231-6 :

Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, de donner le signal réglementaire et d'atterrir sur l'aérodrome le plus proche en dehors de la zone interdite ou sur l'aérodrome désigné par les services d'interception.

En tout état de cause, l'aéronef en infraction doit, à la première sommation, atterrir.

Article 231-7 :

La voltige et l'acrobatie aériennes, de même que l'évolution des aéronefs constituant des spectacles publics ou des épreuves sportives, sont exécutées conformément à la réglementation de la circulation aérienne en vigueur au Burkina Faso.

Article 231-8 :

L'utilisation des aéronefs sur les aires de manœuvre des aérodromes et en vol se fait conformément à la réglementation de la circulation aérienne en vigueur au Burkina Faso.

Article 231-9 :

En cas d'interception d'un aéronef, il est fait obligation au pilote commandant de bord de se conformer aux ordres d'interception conformément à la réglementation de la circulation aérienne.

Toutefois, il ne sera pas fait recours à l'usage systématique de la force contre un aéronef civil en cas d'interception.

Il est fait obligation à tout aéronef civil inscrit sur le registre burkinabè ou utilisé par les exploitants burkinabè de se conformer aux ordres d'interception émis par les autres Etats.

CHAPITRE 2 : ATERRISSAGE

Article 232-1 :

Les conditions d'atterrissage et de décollage des aéronefs sont fixées par voie réglementaire.

Article 232-2 :

Les aéronefs qui effectuent un parcours international ne peuvent se poser que sur des aéroports douaniers, sauf cas de force majeure.

Pour franchir la frontière, ils suivent la route aérienne qui leur est imposée.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées, par autorisation administrative délivrée sur demande adressée au ministre en charge de l'aviation civile après avis des ministres concernés, d'atterrir aux aéroports douaniers.

Article 232-3 :

Le commandant de bord de l'aéronef présente le manifeste ou tout autre document tenant lieu, aux autorités douanières, à toute réquisition.

Il remet ce document, à titre de déclaration sommaire au bureau de douane de l'aéroport, avec sa traduction anglaise, pour permettre le traitement de la déclaration en détail des marchandises, dès l'arrivée de l'aéronef ou, si l'aéronef arrive avant l'heure d'ouverture du bureau, dès l'ouverture.

CHAPITRE 3 : POLICE DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

Article 233-1 :

Sont soumis au contrôle de l'Autorité nationale de l'aviation civile les aéronefs et les autres produits, pièces et équipements ainsi que les organismes et personnes soumis aux exigences techniques nationales et communautaires de sécurité et de sûreté aériennes.

L'Autorité nationale de l'aviation civile peut soumettre à autorisation ces aéronefs, produits, pièces et équipements préalablement à leur utilisation ainsi que ces organismes et personnes avant l'exercice de leurs activités.

Article 233-2 :

L'Autorité nationale de l'aviation civile peut soumettre à des inspections tout aéronef se trouvant sur un aéroport burkinabè pour s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de sûreté aériennes qui lui sont applicables, qu'elles soient nationales, communautaires ou prises en application de l'article 16 de la Convention de Chicago.

Article 233-3 :

Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs, des produits ou des matériels mentionnés aux articles 233-1 et 233-2 ci-dessus présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes, l'Autorité nationale de l'aviation civile peut :

- prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;
- en cas de risque immédiat, ordonner l'interdiction totale ou partielle de l'exercice des activités ou de l'utilisation des produits ou des matériels ;
- procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité ;
- subordonner à certaines conditions ou interdire l'activité au Burkina Faso d'un ou plusieurs exploitants d'aéronefs d'un pays tiers.

Les autorisations mentionnées à l'article 233-1 ci-dessus peuvent être retirées lorsque les méthodes de travail du titulaire, son comportement ou les matériels qu'il utilise créent un risque pour la sécurité.

Article 233-4 :

Sauf autorisation spéciale, est interdit le transport par aéronef d'explosifs, armes et munitions de guerre, pigeons voyageurs, objets de correspondance du service postal.

L'Etat burkinabè peut interdire ou réglementer l'usage d'appareils de prise de vues à bord des aéronefs survolant le territoire ou sur les aéroports.

Les conditions de transport des matières dangereuses, des cultures microbiennes et des petits animaux infectés ou dangereux sont fixées par voie réglementaire.

Article 233-5 :

Les agents de l'Autorité de l'aviation civile ainsi que les organismes ou personnes que l'Autorité nationale de l'aviation civile habilite à l'effet d'exercer les missions de contrôle au sol et à bord des aéronefs ont accès à tout moment aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel et aux installations où s'exercent les activités contrôlées.

Ils ont également accès aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

Article 233-6 :

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

CHAPITRE 4 : SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE

Article 234-1 :

Les services de la navigation aérienne s'entendent des services suivants :

- services de la circulation aérienne ;
- services de gestion de l'information aéronautique ;
- services de la cartographie aéronautique ;
- services de communication, navigation et surveillance ;
- services d'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale ;
- services de conception des procédures de vol ;
- services de recherches et sauvetage d'aéronefs en détresse.

Article 234-2 :

Le Burkina Faso, conformément à la Convention de Chicago :

- fournit sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale ;
- adopte et met en œuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation ;
- collabore aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques.

Article 234-3 :

La fourniture des installations et des services de la navigation aérienne au Burkina Faso est assurée par l'Etat.

Toutefois, l'Etat peut concéder la fourniture des installations et des services de la navigation aérienne à des organismes spécialisés. Le fournisseur de services de la navigation aérienne est soumis au contrôle et à la supervision de l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Les concessions accordées par l'Etat pour la fourniture des services de la navigation aérienne sont constatées par convention.

Article 234-4 :

Nul ne peut fournir un service de la navigation aérienne s'il n'est détenteur d'un certificat de fournisseur de services de la navigation aérienne délivré par l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Les exigences relatives à la certification des fournisseurs de services de la navigation aérienne sont fixées par voie réglementaire.

Article 234-5 :

L'Autorité nationale de l'aviation civile est chargée de la gestion du spectre des radiofréquences aéronautiques en collaboration avec l'Autorité responsable de la régulation des télécommunications.

Article 234-6 :

En vue d'œuvrer pour la sécurité en vol des aéronefs évoluant dans la circulation aérienne générale, le ministre en charge de l'aviation civile édicte :

- des principes et règlements visant, au minimum, à la mise en application de toutes les normes contenues dans les annexes à la Convention de Chicago ;
- tous autres principes, règlements ou normes minimales régissant les autres pratiques.

Article 234-7 :

L'Autorité nationale de l'aviation civile édicte et révisé les normes minimales de sécurité pour la fourniture des services de la navigation aérienne et l'exploitation des installations de navigation aérienne situées au Burkina Faso.

TITRE IV : DOMMAGES ET RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS

Article 240-1 :

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

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

Article 240-2 :

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

En cas de jet par suite de force majeure, de jet de lest réglementaire ou de jet spécialement autorisé ayant causé un dommage aux personnes et biens à la surface, la responsabilité de l'exploitant est engagée conformément aux dispositions de l'article 240-1 ci-dessus.

Article 240-3 :

En cas de location de l'aéronef, le bailleur et le preneur sont solidairement responsables, vis-à-vis des tiers, des dommages causés.

Toutefois, si la location a été mentionnée sur le certificat d'immatriculation, le bailleur n'est responsable desdits dommages que si le tiers établit une faute de sa part.

Article 240-4 :

L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur soit devant les tribunaux compétents du Burkina Faso, soit devant le tribunal du siège social du transporteur aérien ou du lieu de son principal établissement, soit devant le tribunal du lieu de destination.

TITRE V : RECHERCHES ET SAUVETAGE

Article 250-1 :

Le Burkina Faso prend les mesures qu'il juge réalisables afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et de permettre, sous réserve du contrôle des autorités burkinabè, aux propriétaires de l'aéronef ou aux autorités de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé de prendre les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances.

Le déclenchement et l'arrêt des activités de recherches et de sauvetage incombent à l'Etat.

Le ministre en charge de l'aviation civile, en collaboration avec tout autre ministère et tout autre service intéressés, organise et coordonne ces activités dans le but d'assister les aéronefs en difficulté ou accidentés ou de retrouver les aéronefs à travers des centres ou sous-centres de coordination de recherches et sauvetage.

Les plans d'intervention et les moyens de mise en œuvre ainsi que les modalités de fonctionnement sont définis par décret pris en Conseil des ministres.

Article 250-2 :

L'Etat conclut des accords bilatéraux et multilatéraux de coopération et de coordination en matière de recherches et sauvetage d'aéronefs en détresse avec tous les Etats voisins du Burkina Faso et avec d'autres Etats.

Article 250-3 :

Le financement des activités de recherches et de sauvetage est assuré par le budget de l'Etat.

Article 250-4 :

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

A l'expiration de ce délai, nonobstant les règles de droit commun relatives à la disparition et à l'absence, le procureur du Faso, d'office ou à la demande du ministre en charge de l'aviation civile, présente une requête, aux fins de déclaration de décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef, au tribunal civil du lieu de la disparition, si celle-ci s'est produite sur le territoire burkinabè,

sinon au tribunal civil de Ouagadougou conformément aux dispositions du code des personnes et de la famille.

Les ayants droit des victimes peuvent également agir à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire de décès.

TITRE VI : INFRACTIONS ET SANCTIONS

CHAPITRE 1 : INFRACTIONS ET SANCTIONS AUX REGLES D'IMMATRICULATION ET DE CONDUITE DES AERONEFS

Article 261-1 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de un an à cinq ans et d'une amende de un million (1 000 000) de francs à dix millions (10 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

- met ou laisse en service un aéronef sans avoir obtenu un certificat d'immatriculation, un certificat de navigabilité ou un certificat de limitation de nuisances lorsque ceux-ci sont exigibles ;
- met ou laisse en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 221-1 de la présente loi ;
- fait ou laisse circuler un aéronef dont le certificat de navigabilité, le laissez-passer exceptionnel ou le certificat de limitation de nuisances ont cessé d'être valables ;
- fait ou laisse circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du certificat de navigabilité ni aux règles relatives au maintien en état de validité de ce certificat ;
- fait ou laisse circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux règles de sécurité relatives à l'équipement des aéronefs, aux modalités de leur utilisation, à la composition des équipages et à leurs conditions d'emploi ;
- effectuant un parcours international, atterrit sans autorisation sur un aéroport non douanier ;

- décolle sans autorisation d'un aérodrome non douanier dans le but d'effectuer un parcours international.

Article 261-2 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de un an à cinq ans et d'une amende de cinq millions (5 000 000) de francs à dix millions (10 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque fait immatriculer un aéronef burkinabè sur un registre étranger sans en avoir obtenu la radiation du registre d'immatriculation des aéronefs du Burkina Faso.

Article 261-3 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de un an à cinq ans et d'une amende de un million (1 000 000) de francs à dix millions (10 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

- transporte par aéronef sans autorisation spéciale, des pigeons voyageurs ou des objets de correspondance compris dans le monopole postal ;
- transporte par aéronef ou utilise des appareils photographiques dont le transport et l'usage sont interdits par les règlements ;
- fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit ;
- fait usage d'un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit ;
- installe et utilise à bord d'un aéronef, sans autorisation :
 - a. des appareils de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destinés à assurer les communications du service mobile aéronautique ;
 - b. des équipements de radionavigation ou de détection électromagnétique.

Article 261-4 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de deux ans à dix ans et d'une amende de deux millions (2 000 000) à vingt millions (20 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque, sans autorisation spéciale :

- transporte par aéronef, des explosifs, armes et munitions de guerre ;
- fait usage d'appareils photographiques, au-dessus des zones interdites ;

- fait usage de système d'aéronef télépiloté.

Article 261-5 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de un an à cinq ans et d'une amende de un million (1 000 000) de francs à dix millions (10 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

- conduit ou participe à la conduite d'un aéronef sans les titres en cours de validité exigés par la réglementation de la circulation aérienne en vigueur au Burkina Faso ;
- détruit ou soustrait un livre de bord ou tout document de bord imposé par la réglementation aérienne ou porte sur ce livre ou un des documents, des indications inexactes ;
- enfreint les dispositions de la réglementation de la circulation aérienne relatives aux règles de l'air et aux conditions d'atterrissage et de décollage ;
- conduit un aéronef ou participe à sa conduite sous l'emprise de l'alcool, de narcotiques ou de stupéfiants.

Article 261-6 :

Les peines prévues aux articles 261-1 et 261-5 ci-dessus sont portées au double si les infractions prévues auxdits articles ont été commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité, du laissez-passer exceptionnel ou des titres exigés des membres de l'équipage par la réglementation de la circulation aérienne en vigueur au Burkina Faso.

Article 261-7 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de un an à cinq ans et d'une amende de un million (1 000 000) de francs à dix millions (10 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, le pilote qui ne se conforme pas aux prescriptions de l'article 231-5 de la présente loi.

Article 261-8 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de cinq ans à dix ans et d'une amende de cinq millions (5 000 000) de francs à cinquante millions (50 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, 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 des peines prévues à l'alinéa premier, toute personne qui appose ou fait apposer sur un aéronef privé ou commercial les marques distinctives réservées aux aéronefs d'Etat ou qui fait usage ou fait utiliser un aéronef privé ou commercial portant lesdites marques.

Article 261-9 :

L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef peut être prononcée par la juridiction saisie, soit à titre définitif soit pour une durée ne pouvant excéder trois ans, contre le membre d'équipage condamné en vertu des dispositions des articles 261-6, 261-7 et 261-8 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 261-11 ci-dessous, l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef est prononcée contre lui et la durée de cette interdiction peut être élevée jusqu'au double.

Les brevets, licences et certificats dont serait porteur l'auteur de l'infraction sont saisis et déposés, pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction ayant prononcé l'interdiction.

En cas de non-respect de l'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef, la personne condamnée est punie d'une peine d'emprisonnement de un an à cinq ans et d'une amende de un million (1 000 000) de francs à dix millions (10 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 261-10 :

L'aéronef dont le certificat de navigabilité et le certificat d'immatriculation ne sont pas 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 mentionnée sur le certificat d'immatriculation, à la charge du locataire inscrit, par l'Autorité nationale de l'aviation civile, jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie.

Article 261-11 :

Quiconque, ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles 261-7 et 261-8 ci-dessus, commet une infraction prévue, dans un délai de cinq ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines, peut être condamné au double des peines prévues.

Article 261-12 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de un an à cinq ans et d'une amende de un million (1 000 000) de francs à cinq millions (5 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque contrevient aux dispositions de l'article 231-7 de la présente loi.

Article 261-13 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de un an à cinq ans et d'une amende de un million (1 000 000) de francs à dix millions (10 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout jet non autorisé d'objets depuis un aéronef en évolution.

Article 261-14 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de six mois à cinq ans et d'une amende de un million (1 000 000) de francs à cinq millions (5 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout pilote commandant de bord qui :

- refuse, sans raison, de participer à des opérations de recherches et sauvetage ;
- survole sans autorisation des zones interdites, ou réglementées ou dangereuses en contravention aux dispositions prévues dans le présent code ;
- atterrit hors d'un aérodrome sauf en cas d'urgence.

Article 261-15 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de six mois à cinq ans et d'une amende de un million (1 000 000) de francs à cinq millions (5 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout pilote commandant de bord qui :

- commence un vol sans s'être assuré que toutes les conditions de sécurité requise sont réunies ;
- sauf en cas d'urgence, désobéit aux instructions des services de contrôle de la circulation aérienne ;
- contrevient aux dispositions relatives à la conduite et à la sécurité d'un aéronef ou exécute sans autorisation des vols acrobatiques, rasants ou dangereux ;
- atterrit sans raison, en vol international, sur un aérodrome qui n'est pas ouvert à la circulation internationale.

Article 261-16 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de un an à cinq ans et d'une amende de un million (1 000 000) de francs à dix millions (10 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, 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 immédiatement les autorités de l'aéroport le plus proche avec lequel il pouvait entrer en communication et a ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale et civile susceptibles d'être mises à sa charge.

CHAPITRE 2 : INFRACTIONS ET SANCTIONS AUX REGLES DE SECURITE DE L'AERONEF, DES PERSONNES ET DES BIENS A BORD

Article 262-1 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de un an à cinq ans et d'une amende de un million (1 000 000) de francs à dix millions (10 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

- se trouve à bord d'un aéronef en vol sans pouvoir justifier sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant de l'aéronef ou du commandant de bord ;
- refuse d'obtempérer à une instruction donnée par le commandant de bord ou par un membre d'équipage, 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.

Article 262-2 :

Sans préjudice des peines plus graves prévues par le code pénal, est puni d'une peine d'emprisonnement de un an à cinq ans et d'une amende de un million (1 000 000) de francs à cinq millions (5 000 000) de francs CFA ou de l'une des deux peines seulement, quiconque commet l'un des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

- voies de fait, intimidation ou menace physique ou verbale contre un membre d'équipage ;
- acte de violence physique contre une personne ou acte d'agression sexuelle ;
- fait de fumer dans les toilettes ou de fumer ailleurs dans des conditions susceptibles de compromettre la sécurité de l'aéronef ;
- détérioration d'un détecteur de fumée ou de tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef.

CHAPITRE 3 : INFRACTIONS ET SANCTIONS PORTANT ATTEINTE AUX DROITS DES CREANCIERS ET A LA REGLEMENTATION DOUANIERE

Article 263-1 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de un an à cinq ans et d'une amende de deux millions (2 000 000) de francs à dix millions (10 000 000) de francs CFA, quiconque détruit, détourne ou tente de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevés d'une hypothèque régulièrement inscrite.

Est puni des mêmes peines, quiconque emploie des manœuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie.

Article 263-2 :

Sans préjudice des dispositions communautaires applicables dans l'espace UEMOA en matière douanière, toutes les dispositions de lois relatives à la répression des infractions à la réglementation douanière au Burkina Faso 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 en matière de contrebande.

En garantie du paiement de l'amende encourue, l'aéronef peut seulement faire l'objet de saisie conservatoire dont la mainlevée ne peut être ordonnée que s'il est versé une caution ou une consignation jusqu'à concurrence de ladite amende.

Article 263-3 :

Est punie d'une amende de cinq millions (5 000 000) de francs à cinquante millions (50 000000) de francs CFA toute entreprise de transport aérien public ou commercial et de travail aérien qui :

- n'assure pas conformément aux règlements et le cas échéant aux conventions particulières, l'entretien de ses aéronefs et des équipements nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation ;
- exerce sans être régulièrement autorisée par l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Article 263-4 :

Est punie d'une amende de cent vingt mille (120 000) francs à un million huit cent mille (1 800 000) francs CFA toute entreprise de transport aérien public ou commercial régulier ou non régulier, qui ne soumet pas à l'approbation de l'Autorité nationale de l'aviation civile les accords qu'elle conclurait avec d'autres entreprises ou qui, après approbation, modifie les termes desdits accords.

Article 263-5 :

Est punie d'une amende de dix millions (10 000 000) de francs à cinquante millions (50 000 000) de francs CFA toute entreprise étrangère de transport aérien international qui, à l'occasion d'un vol de simple transit, débarque ou embarque sur le territoire burkinabè des personnes ou du fret, ou qui, sans une autorisation expresse, effectue un service de cabotage.

TITRE VII : PROCEDURE ET COMPETENCE

CHAPITRE 1 : PROCEDURE

Article 271-1 :

Sous réserve des dispositions communautaires applicables dans l'espace UEMOA ou CEDEAO, les infractions à la réglementation nationale sont recherchées et constatées par des inspecteurs de l'aviation civile commissionnés à cet effet et assermentés, les agents de douane habilités à verbaliser et les officiers de police judiciaire de la police et de la gendarmerie nationales.

Article 271-2 :

Les inspecteurs de l'aviation civile peuvent à bord d'aéronefs procéder à des enquêtes, constats, perquisitions et saisies. Le droit de perquisition doit être exercé par au moins deux inspecteurs ou agents de douane ou un inspecteur ou un agent de douane accompagné d'au moins deux témoins. En cas de besoin, ils peuvent se faire assister dans leur mission par un représentant de la force publique.

Article 271-3 :

Les constats, enquêtes et perquisitions font l'objet de procès-verbal établi par les inspecteurs de l'aviation civile et les agents de douane habilités à verbaliser ou par les officiers de police judiciaire de la police et de la gendarmerie nationales.

Le procès-verbal contient l'exposé des faits, toutes les circonstances pertinentes ainsi que les identités et les déclarations des témoins éventuels.

Article 271-4 :

Les procès-verbaux dressés par les inspecteurs de l'aviation civile et les agents de douane habilités à verbaliser font foi jusqu'à inscription de faux.

Le prévenu qui veut s'inscrire en faux contre un procès-verbal est tenu de le faire au moins huit jours avant la date fixée pour l'audience.

Article 271-5 :

Lorsqu'une information est ouverte, les inspecteurs de l'aviation civile et les agents de douane habilités à verbaliser et les officiers de police judiciaire peuvent recevoir commission rogatoire du juge d'instruction à l'effet de saisir ou faire saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs et les correspondances postales ainsi que les appareils radio télégraphiques et radio téléphoniques qui se trouveraient à bord sans l'autorisation prévue par la réglementation en vigueur au Burkina Faso.

Les mêmes autorités peuvent saisir ou faire saisir les pigeons voyageurs qui se trouvent à bord d'aéronefs autorisés à les transporter, de même que les appareils destinés à l'enregistrement des images et les clichés dans le cas où ces aéronefs seraient passés au-dessus des zones interdites.

CHAPITRE 2 : COMPETENCE

Article 272-1 :

Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont régis par les textes en vigueur.

Les actions et poursuites devant les juridictions répressives sont mises en mouvement par l'Autorité nationale de l'aviation civile sans préjudice du droit qui appartient au ministère public près ces juridictions.

L'Autorité nationale de l'aviation civile ou son représentant a le droit d'exposer l'affaire devant le tribunal et de déposer ses conclusions.

Article 272-2 :

Les jugements en matière d'aviation civile sont notifiés à l'Autorité nationale de l'aviation civile qui peut exercer son droit de recours dans les délais prévus par le code de procédure pénale.

Article 272-3 :

L'action publique en matière d'infraction aux règles relatives à l'aviation civile se prescrit selon les distinctions établies par le code de procédure pénale.

La confiscation des objets et appareils régulièrement saisis est prononcée par le tribunal

LIVRE III : AERODROMES

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE 1 : DEFINITIONS, REGLES GENERALES DE CREATION, D'UTILISATION ET DE CONTROLE

Article 311-1 :

Est considéré comme aérodrome toute surface définie sur terre ou sur l'eau destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface y compris, le cas échéant, les bâtiments, les installations et le matériel qu'elle peut comporter pour les besoins de trafic et le service des aéronefs.

Article 311-2 :

Les normes techniques ayant une incidence sur la sécurité applicable à la conception, à l'aménagement et à l'exploitation des aérodromes civils ainsi que les conditions dans lesquelles des dérogations à ces normes peuvent être accordées sont définies par voie réglementaire.

CHAPITRE 2 : POLICE DES AERODROMES ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE

Article 312-1 :

Les dispositions du présent code relatives à la police des aérodromes et des installations à usage aéronautique s'appliquent, aux :

- aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;
- aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'Etat ;

- aérodromes à usage restreint ;
- lieux où sont implantées des installations destinées à assurer le contrôle de la circulation aérienne, les télécommunications aéronautiques, les aides à la navigation aérienne et l'assistance météorologique.

Article 312-2 :

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 mentionnés à l'article 312-1 ci-dessus est assurée par le ministre en charge de l'aviation civile.

Les pouvoirs de police exercés par le ministre en charge de l'aviation civile en application du premier alinéa du présent article portent sur le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité.

Article 312-3 :

Les agents habilités de l'Etat s'assurent que les organismes ou entreprises implantés sur les aérodromes se conforment à la réglementation et aux mesures de prévention en matière de sécurité et de sûreté.

A cet effet, ces agents ont accès à tout moment aux locaux, terrains, installations, équipements et documents à usage professionnel. Ils sont également habilités à entendre toute personne pouvant leur fournir des informations utiles.

Article 312-4 :

Les exploitants d'aérodromes civils sont tenus d'assurer le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs ainsi que la prévention et la lutte contre le risque faunique dans les conditions fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE 3 : DISPOSITIONS SANITAIRES

Article 313-1 :

Le contrôle sanitaire aux frontières est régi sur le territoire du Burkina Faso par les dispositions du règlement sanitaire international de l'Organisation mondiale de la santé, du code de la santé publique du Burkina Faso, des mesures sanitaires internationales et des lois et règlements nationaux

en vigueur en la matière en vue de prévenir la propagation par voie de transport aérien des maladies transmissibles.

CHAPITRE 4 : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Article 314-1 :

Tout projet de construction, d'extension ou de modernisation d'un aéroport fait l'objet d'une étude d'impact environnemental tenant compte des normes sur l'environnement notamment celles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et des dispositions du code de l'environnement du Burkina Faso.

Article 314-2 :

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

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

Article 314-3 :

Il est institué une commission de contrôle de nuisances aéroportuaires chargée notamment d'étudier et de proposer des mesures d'atténuation et/ou de compensation des nuisances causées aux voisinages par les avions.

Les attributions, la composition et le fonctionnement de la commission de contrôle des nuisances aéroportuaires sont fixés par décret pris en Conseil des ministres.

Article 314-4 :

L'Autorité nationale de l'aviation civile organise et encourage la participation des populations riveraines des aéroports à la gestion de l'environnement à travers, notamment :

- le libre accès à l'information sur le dispositif de protection de la nature, sous réserve des impératifs de défense nationale et de sécurité nationale ;
- les mécanismes consultatifs permettant de recueillir l'opinion et l'apport des populations ;

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

Article 314-5 :

Le non-respect des dispositions du présent chapitre est passible des sanctions prévues par les textes en vigueur en la matière.

TITRE II : AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

Article 320-1 :

Les dispositions des articles 321-1, 321-4, 321-5 et 323-2 de la présente loi sont applicables aux aérodromes particuliers, hélistations et hydrobases, sous réserve des dispositions législatives spécifiques auxdits aérodromes.

CHAPITRE 1 : REGLES DE CREATION ET D'UTILISATION

Article 321-1 :

Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités territoriales et les établissements publics ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé.

Article 321-2 :

La création d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique par l'une des personnes physiques ou morales mentionnées à l'article 321-1 ci-dessus autre que l'Etat, donne lieu à la conclusion d'une convention entre le ministre en charge de l'aviation civile et ladite personne.

Article 321-3 :

Le signataire de la convention prévue à l'article 321-2 ci-dessus et le tiers exploitant agréé par l'administration sont solidairement responsables à l'égard de l'Etat.

Article 321-4 :

Nul ne peut exploiter un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique et recevant du trafic international s'il n'a obtenu de l'Autorité nationale de l'aviation civile un certificat d'aérodrome propre à cet aérodrome.

Toutefois, la détention de ce certificat n'est pas obligatoire pour les aérodromes ne recevant pas du trafic international.

Article 321-5 :

La délivrance du certificat d'aérodrome prévu à l'article 321-4 ci-dessus intervient à l'issue d'une enquête technique portant sur les moyens, conditions et procédures d'exploitation de l'aérodrome ainsi que sur les modalités de gestion de sa sécurité.

L'Autorité nationale de l'aviation civile doit notamment vérifier, par tous les moyens, que les mesures prises par le demandeur sont à même d'assurer en toute sécurité l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des installations, équipements et services aéroportuaires, conformément aux normes en vigueur, notamment celles prévues aux articles 311-2 et 312-4 alinéa 1 de la présente loi.

L'Autorité nationale de l'aviation civile peut retirer ou suspendre le certificat d'aérodrome lorsque les manquements constatés de l'exploitant aux obligations afférentes au certificat font apparaître un risque grave pour la sécurité de l'aviation civile.

L'Autorité nationale de l'aviation civile peut imposer des restrictions d'exploitation ou des sanctions à un aérodrome certifié en cas de non-conformité aux exigences de certification, d'une carence ou d'une préoccupation de sécurité non résolue.

Article 321-6 :

Un décret pris en Conseil des ministres précise les modalités de création, d'utilisation et de contrôle des aérodromes.

CHAPITRE 2 : SURETE DES AERODROMES

Article 322-1 :

Lorsque la sûreté des vols l'exige, en régime intérieur, les officiers de police judiciaire ainsi que, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire, affectés à l'aviation civile, peuvent procéder à la fouille et au contrôle par tous moyens appropriés des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones et dépendances des aérodromes d'accès limité ou réservé, ou sortant de celles-ci.

Les mêmes dispositions sont applicables en régime international. Les personnes compétentes pour procéder à la fouille et au contrôle étant, outre celles mentionnées à l'alinéa premier du présent article, les agents des douanes.

Peuvent également être habilités à procéder à ces fouilles et contrôles, tant en régime intérieur qu'international, sous le contrôle de la police et de la gendarmerie nationales, de la douane, des agents de nationalité burkinabè désignés par les exploitants d'aérodromes, les transporteurs aériens ou les entreprises sous contrat avec eux et préalablement agréés par le ministre en charge de l'aviation civile.

Ils ne procèdent à la fouille des bagages à main qu'avec le consentement de leur propriétaire et à des palpations de sécurité qu'avec le consentement de la personne. Dans ce cas, la palpation de sécurité est faite par une personne du même genre que la personne qui en fait l'objet.

En cas de refus de se soumettre à la fouille et aux palpations, l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé et l'embarquement à bord de l'aéronef lui sont refusés. Une investigation de sûreté est diligentée pour en déterminer les raisons.

Article 322-2 :

Sur les aéroports internationaux, sauf dans les cas où leur mise en œuvre est assurée par les services de l'Etat, les mesures prescrites en application de la réglementation communautaire de l'UEMOA relative à la sûreté de l'aviation civile sont mises en œuvre par les exploitants d'aéroports, les entreprises de transport aérien, les prestataires de service d'assistance en escale, les entreprises ou organismes agréés au sens de l'article 422-19 de la présente loi, les entreprises qui leur sont liées par contrat et les autres personnes autorisées à occuper ou utiliser les zones aéroportuaires d'accès limité ou réservé, chacun dans son domaine d'activité.

CHAPITRE 3 : EXPLOITATION

Article 323-1 :

Lorsque le signataire de la convention prévue au premier alinéa de l'article 321-2 de la présente loi ne se conforme pas aux obligations qui lui incombent du fait de cette convention, le ministre en charge de l'aviation civile peut

prononcer la mise en régie de l'exploitation de l'aérodrome aux frais du signataire ou la résiliation de la convention.

Article 323-2 :

Pour des raisons de défense nationale, l'Etat peut se substituer temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome dans des conditions définies par voie réglementaire.

CHAPITRE 4 : SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Article 324-1 :

Sur les aéroports, les services d'assistance en escale sont fournis par les exploitants d'aéroports et les prestataires agréés et certifiés à cet effet par l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Les transporteurs aériens titulaires d'un permis d'exploitation aérienne délivré par l'Autorité nationale de l'aviation civile peuvent s'auto-assister.

Un décret pris en Conseil des ministres précise les conditions d'application du présent article, notamment les conditions de délivrance de l'agrément ainsi que les conditions dans lesquelles l'administration peut limiter le nombre de prestataires.

CHAPITRE 5 : REDEVANCES

Article 325-1 :

Les services publics aéroportuaires donnent lieu à une rémunération sous forme de redevances pour services rendus.

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.

Le montant des redevances peut faire l'objet de modulations limitées, à la hausse ou à la baisse, pour des motifs d'intérêt général au nombre desquels figurent l'amélioration de l'utilisation des infrastructures, la création de nouvelles liaisons ou la réduction ou la compensation des atteintes à l'environnement.

La modulation des redevances doit être fondée sur des critères pertinents, objectifs et transparents.

Le montant total de ces redevances ne peut excéder l'ensemble des coûts des services rendus sur l'aéroport.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les modalités d'application du présent article, notamment les conditions dans lesquelles les dépenses engagées ou futures peuvent être prises en compte pour la détermination des redevances, les règles relatives au champ, à l'assiette et aux modulations des redevances ainsi que les principes et les modalités de fixation de leurs tarifs.

Article 325-2 :

L'occupation ou l'utilisation du domaine public d'un aérodrome appartenant à l'Etat par un tiers autorisé à cet effet donne lieu à la perception d'une redevance domaniale au profit de l'exploitant de l'aérodrome concerné.

Pour les aérodromes n'appartenant pas à l'Etat, la perception de cette redevance est subordonnée à l'accord du signataire de la convention prévue au premier alinéa de l'article 321-2 de la présente loi.

Le montant de la redevance peut tenir compte des différents avantages retirés de l'occupation du domaine public.

TITRE III : AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

Article 330-1 :

L'aménagement et l'exploitation des aérodromes à usage restreint et des aérodromes à usage privé doivent être conformes aux normes techniques ayant une incidence sur la sécurité prévue à l'article 311-2 de la présente loi.

Article 330-2 :

L'exploitant d'un aérodrome à usage restreint, les entreprises ou organismes implantés sur cet aérodrome sont tenus de se conformer, chacun dans son domaine d'activité, aux règlements et mesures de police adoptés en vue d'y assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité.

Article 330-3 :

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions de création, d'utilisation et de contrôle des aérodromes à usage restreint et des aérodromes à usage privé.

TITRE IV : SERVITUDES AERONAUTIQUES

Article 340-1 :

Afin d'assurer la sécurité de la navigation aérienne, il est institué aux abords des aérodromes ainsi qu'aux abords des aides à la navigation aérienne, des installations de sécurité et de télécommunications aéronautiques et le long des routes aériennes, des servitudes spéciales dites servitudes aéronautiques.

Ces servitudes aéronautiques assurent à la navigation aérienne, conformément à l'annexe 14 à la Convention de Chicago, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 340-2 :

A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne, est soumis à une autorisation spéciale du ministre en charge de l'aviation civile, après avis de la commission des servitudes. Lorsque les installations en cause constituent des obstacles à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification peut être ordonnée par arrêté, sur rapport du directeur général de l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Article 340-3 :

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application du présent titre, notamment les types de servitudes ainsi que les conditions et modalités de leur établissement.

TITRE V : INFRACTIONS ET SANCTIONS

Article 350-1 :

Les infractions prévues au présent titre peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés, outre par les officiers de police judiciaire, de la police et de la gendarmerie nationale, par les inspecteurs de l'aviation civile et les agents de douane habilités à cet effet.

Article 350-2 :

Sans préjudice de la compétence reconnue à d'autres fonctionnaires par les dispositions de l'article 350-1 ci-dessus, les infractions prévues au présent titre peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés par tous agents civils ou militaires habilités à cet effet et assermentés.

Article 350-3 :

Les infractions prévues dans le présent titre sont poursuivies devant les juridictions judiciaires de droit commun, sous réserve de la compétence des juridictions militaires dans les cas prévus par le code de justice militaire.

Copie des jugements rendus par ces tribunaux est adressée par les parquets compétents à l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Article 350-4 :

Est puni d'une amende de dix millions (10 000 000) de francs à cinquante millions (50 000 000) de francs CFA, quiconque contrevient aux dispositions concernant les servitudes aéronautiques de dégagement, radioélectriques et de balisages institués dans l'intérêt de la circulation aérienne.

Article 350-5 :

Le tribunal saisi aux fins de poursuite impartit aux personnes qui contreviennent aux dispositions relatives aux servitudes aéronautiques un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage, sous peine d'une astreinte de cent mille (100 000) francs CFA au moins par jour de retard.

L'astreinte court à compter de l'expiration du délai impartit par le tribunal et jusqu'au jour où la situation est régularisée.

Si à l'expiration du délai imparti par le tribunal, la situation n'a pas été régularisée, l'Autorité nationale de l'aviation civile fait procéder d'office à la réalisation des travaux aux frais et risques des personnes pénalement responsables.

Article 350-6 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de onze ans à vingt et un ans et d'une amende de vingt millions (20 000 000) de francs à cent millions (100 000 000) de francs CFA, quiconque :

- détruit ou endommage les installations, les immeubles ou services destinés à assurer le contrôle de la circulation des aéronefs, les télécommunications aéronautiques ou l'assistance météorologique ;
- perturbe le fonctionnement de ces installations ou services, si ces faits sont de nature à compromettre la sécurité des aéronefs en service au sens de l'article 361-7 alinéa 2 du code pénal ;
- s'introduit par force, par ruse, par escalade ou sans autorisation à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique dans le but de commettre un acte illicite dirigé contre l'aviation civile ;
- s'attaque à la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité des systèmes et données informatiques et de communications critiques utilisées aux fins de l'aviation civile en vue de compromettre la sécurité de l'aviation civile ;
- interrompt ou perturbe à l'aide d'un dispositif matériel, d'une substance ou d'une arme, le fonctionnement des services d'un aéroport ou l'exploitation d'un aéronef si cet acte porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité de l'aviation civile ;
- attaque par laser, aéronefs télépilotés, système anti-aérien portable les installations ou aéronefs.

Article 350-7 :

Sur un aéroport ou dans l'un des lieux mentionnés à l'article 312-1 de la présente loi, lorsqu'un procès-verbal est dressé pour constater que des dégradations ou des travaux sont susceptibles d'entraver ou de porter atteinte à la sécurité de la navigation aérienne ou des services aéronautiques,

l'exploitant d'aérodrome ou l'autorité compétente mentionnée à l'article 350-11 de la présente loi, peut adresser une mise en demeure aux contrevenants leur enjoignant de cesser les travaux et, le cas échéant, de rétablir les lieux dans leur état initial.

Si la mise en demeure n'est pas suivie d'effet, l'autorité compétente ou l'exploitant d'aérodrome peut faire procéder d'office à l'exécution des travaux de remise en état des lieux aux frais des contrevenants.

Article 350-8 :

Est puni d'une amende de deux cent cinquante mille (250 000) francs à un million (1 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque fait pénétrer ou laisse séjourner sur l'emprise d'un aérodrome affecté à un service public, sans titre régulier d'occupation, des bestiaux, bêtes de trait, de charge ou de monture, et peut, en outre, être déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

En cas de nécessité absolue ou de danger immédiat, la gendarmerie des transports aériens ou toute autre entité désignée est habilitée à procéder à l'abattage de tout animal divaguant qui nuit à la sécurité des personnes et des biens.

Article 350-9 :

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

Article 350-10 :

Dans les cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement prévues à l'article 350-9 ci-dessus, l'exploitant d'aérodrome ou l'Autorité nationale de l'aviation civile mentionnée à l'article 350-11 ci-dessous peut prendre d'office toutes les dispositions utiles pour faire dégager les pistes, bandes, voies de circulation ou aires ainsi que leurs dégagements, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef.

Les mêmes dispositions peuvent être prises par l'exploitant d'aérodrome ou l'Autorité nationale de l'aviation civile dans le cas où le propriétaire ou le

gardien d'un véhicule, d'un animal ou de tout objet encombrant ou constituant un obstacle ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement.

L'enlèvement a lieu aux frais et risques dudit propriétaire ou gardien.

Article 350-11 :

Copie des procès-verbaux établis pour constater les infractions prévues au présent titre est adressée à l'Autorité nationale de l'aviation civile, qui peut adresser au ministère public son avis sur la gravité des faits relevés et présenter des observations devant la juridiction saisie des poursuites.

Article 350-12 :

L'Autorité nationale de l'aviation civile peut se constituer partie civile et réclamer la réparation des dommages subis par le domaine public conformément aux textes en vigueur.

Article 350-13 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de un an à cinq ans et d'une amende de un million (1 000 000) de francs à dix millions (10 000 000) de francs CFA, quiconque, sciemment, interfère ou empêche, d'une manière quelconque ou de l'une de ces deux peines seulement, les communications radioélectriques aéronautiques.

Le tribunal saisi peut ordonner la confiscation du matériel qui a servi à la commission de l'infraction.

LIVRE IV : SERVICES AERIENS

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 410-1 :

Aux termes des dispositions de la présente loi, les services aériens s'entendent des services suivants :

- transport aérien public ou commercial ;
- travail aérien ;
- vols privés.

TITRE II : TRANSPORT AERIEN PUBLIC OU COMMERCIAL

CHAPITRE 1 : DEFINITION

Article 421-1 :

Le transport aérien public ou commercial a pour objet le transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

Le transport aérien public ou commercial peut être régulier, non régulier, domestique ou international.

CHAPITRE 2 : CONTRAT DE TRANSPORT

Section 1 : Transport de personnes

Article 422-1 :

Le contrat de transport des passagers doit être constaté par la délivrance d'un titre de transport.

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

Article 422-2 :

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.

Article 422-3 :

La responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 ou de toute convention la modifiant et les règles communautaires relatives à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident applicables au Burkina Faso.

Article 422-4 :

Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de décès ou de blessure d'un passager du seul fait que l'accident qui a causé le décès ou la

blesse s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute opération d'embarquement ou de débarquement.

Article 422-5 :

Le commandant de bord a la faculté d'imposer les mesures de contrainte nécessaires à toute personne parmi les passagers qui peut présenter un danger pour la sécurité ou le bon ordre à bord d'un aéronef. Il peut débarquer ces personnes.

Article 422-6 :

Sans préjudice des dispositions du code pénal, les violences commises dans un aéronef sont punies dans les conditions prévues dans le livre VI de la présente loi.

Section 2 : Transport de marchandises

Article 422-7 :

Le contrat de transport de marchandises par air est constaté par une lettre de transport aérien en abrégé LTA ou un récépissé délivré par le transporteur.

Le contrat de transport de marchandises court de leur remise au transporteur à leur livraison au destinataire.

Article 422-8 :

La responsabilité du transporteur de marchandises ou de bagages est régie par les dispositions de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 et de toute convention ou protocole la modifiant ou la complétant et applicable au Burkina Faso, même si le transport n'est pas international au sens de cette Convention.

Article 422-9 :

Le transporteur aérien est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise ou de bagages ou résultant d'un retard dans le transport aérien.

Le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions de la Convention de Montréal qui limitent sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de celui-ci ou de l'un de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de ses fonctions, fait soit avec l'intention

de provoquer un dommage, soit volontairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

A défaut de protestation dans les délais prévus, toute action contre le transporteur est irrecevable, sauf si le destinataire des bagages et marchandises a été empêché d'adresser ses protestations par un cas de force majeure ou par le transporteur ou lorsque celui-ci a dissimulé les avaries, pertes ou retards.

Article 422-10 :

L'action en responsabilité contre le transporteur de marchandises et de bagages doit être intentée, sous peine de déchéance, dans les deux ans, à compter du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination, ou de l'arrêt du transport aérien.

Article 422-11 :

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.

Article 422-12 :

Afin d'assurer la sûreté des vols, le transporteur aérien met en œuvre des mesures de sûreté sur le fret et les colis postaux avant leur embarquement dans les aéronefs.

Le transporteur aérien :

- effectue des contrôles de sûreté, prévus à l'article 322-1 de la présente loi, du fret et des colis postaux qui lui sont remis ;
- s'assure que ce fret ou ces colis postaux lui sont remis par un «agent habilité».

Peut être agréé en qualité d'«agent habilité» par l'Autorité nationale de l'aviation civile, l'agent, le transitaire ou toute autre entreprise ou organisme qui applique au fret et au courrier les procédures et les contrôles de sûreté requis par la réglementation.

Le fret et les colis postaux qui, de par leurs caractéristiques, ne peuvent pas être

contrôlés après leur conditionnement, doivent être remis à l'« agent habilité » ou, à défaut, au transporteur aérien, exclusivement par un « expéditeur connu ».

Peut être agréé en qualité d'« expéditeur connu », l'entreprise ou l'organisme qui expédie du fret et des colis postaux à son propre compte, met en œuvre des procédures appropriées pendant le conditionnement de ce fret et de ces colis postaux et préserve leur intégrité jusqu'à leur remise à un « agent habilité » ou, à défaut, au transporteur aérien.

Article 422-13 :

Sous le contrôle des officiers de police judiciaire, les inspecteurs de l'aviation civile, les fonctionnaires de police, les militaires de la gendarmerie ainsi que les agents des douanes vérifient que l'« agent habilité » se conforme aux conditions de délivrance de l'agrément. A cet effet, ils ont accès à tout moment aux locaux, terrains, installations et documents à usage professionnel des titulaires ou des demandeurs de l'agrément.

Ils peuvent en outre, dans la mesure où cela est nécessaire à l'accomplissement de leurs missions, exiger l'ouverture de tout colis, bagages et véhicules professionnels en présence de l'agent ou d'un représentant de l'entreprise ou de l'organisme.

Article 422-14 :

Les agents visés aux articles 422-12 et 422-13 ci-dessus ainsi que les organismes techniques habilités à cet effet vérifient que les titulaires ou les demandeurs de l'agrément en qualité d'« expéditeur connu » se conforment aux conditions de délivrance de cet agrément.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application des articles ci-dessus.

Section 3 : Affrètement et location d'aéronefs

Article 422-15 :

L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage. L'équipage reste sous la direction du fréteur, sauf convention contraire.

Article 422-16 :

La location d'un aéronef est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage.

Article 422-17 :

Toute entreprise frétant un aéronef à titre onéreux, pour une opération de transport, est soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public ou commercial.

Article 422-18 :

Afin d'assurer le respect des normes de sécurité, des règles en matière de responsabilité et des conditions économiques applicables, les contrats de location et d'affrètement sont soumis à une autorisation préalable de l'Autorité nationale de l'aviation civile dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Article 422-19 :

En application de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, lorsqu'un aéronef immatriculé au Burkina Faso est exploité, en vertu d'un contrat de location, d'affrètement ou de tout autre arrangement similaire, par une personne physique ou morale ayant son siège ou son principal établissement, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre Etat contractant, l'Etat burkinabè peut, par accord avec cet Etat, lui transférer tout ou partie des fonctions et obligations que les articles 12, 30, 31 et 32 a) de la Convention confèrent à l'Etat burkinabè, en sa qualité d'Etat d'immatriculation, à l'égard de cet aéronef.

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

L'Etat d'immatriculation est dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.

Le transfert des fonctions et obligations n'a d'effet à l'égard des autres Etats contractants qu'après l'accomplissement des formalités prévues au point b) de l'article 83 bis de la Convention citée à l'alinéa premier.

Le Burkina Faso peut reconnaître les accords passés entre deux Etats contractants en vertu de l'article 83 bis sus-cité, quand l'Etat d'immatriculation transfère tout ou partie de ses fonctions et obligations à l'Etat d'exploitation, par accord avec cet Etat.

Section 4 : Prix excessivement élevé ou anormalement bas

Article 422-20 :

Les tarifs aériens de passagers, de fret et de poste sont fixés librement.

Ces tarifs sont soumis à dépôt préalable.

Il est interdit au transporteur aérien de pratiquer des tarifs de base excessivement élevés ou anormalement bas.

L'Autorité nationale de l'aviation civile peut suspendre l'application du tarif de base excessivement élevé ou anormalement bas au sens des règles communautaires relatives aux tarifs de passagers, de fret et de poste applicables aux services aériens.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux tarifs aériens de passagers, de fret et de poste établis en application d'obligations de service public.

Article 422-21 :

Le fait pour un transporteur aérien de ne pas se conformer à une décision administrative prononçant la suspension de l'application du tarif de base excessivement élevé ou anormalement bas, prise en application des règles communautaires relatives aux tarifs de passagers, de fret et de poste applicables aux services, est puni d'une amende établie conformément à la législation et à la réglementation en vigueur en matière de concurrence.

Les infractions sont recherchées et constatées dans les conditions prévues par les textes communautaires relatifs à la coopération entre la Commission et les structures nationales de concurrence des Etats membres et par la réglementation en vigueur organisant la concurrence.

CHAPITRE 3 : ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN PUBLIC OU COMMERCIAL

Article 423-1 :

Est réputée entreprise de transport aérien public ou commercial, toute personne physique ou morale qui effectue habituellement des transports par aéronef contre rémunération.

Article 423-2 :

L'activité de transporteur aérien public ou commercial est subordonnée à la détention d'un agrément de transporteur aérien et d'un permis d'exploitation aérienne délivrés par l'autorité administrative compétente dans des conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres et conformément aux règles communautaires relatives à l'agrément de transporteur aérien.

Article 423-3 :

L'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public ou commercial au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national, est soumise à l'autorisation préalable du ministre en charge de l'aviation civile dans des conditions fixées par voie réglementaire et pour ceux de ses services relevant de la réglementation communautaire de l'UEMOA fixant les conditions d'accès des transporteurs aériens de l'UEMOA aux liaisons aériennes intracommunautaires, conformément aux dispositions de ladite réglementation et de la Décision de Yamoussoukro du 14 novembre 1999 sur la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique.

Article 423-4 :

L'exploitation de services de transport aérien public ou commercial de passagers et de fret entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national est réservée aux transporteurs communautaires sauf dérogations spéciales et temporaires accordées par le ministre en charge de l'aviation civile.

Article 423-5 :

Tous les aéronefs utilisés par des entreprises burkinabè de transport aérien public ou commercial doivent être immatriculés et inscrits sur le registre burkinabè.

Toutefois, au cas où, par manque d'équipement dûment prouvé, une entreprise est obligée de louer ou d'affréter temporairement un aéronef immatriculé à l'étranger, l'autorité compétente peut autoriser l'emploi d'un tel aéronef par cette entreprise pour une durée maximum de six mois dans les conditions prévues par la réglementation nationale en vigueur.

Article 423-6 :

Lorsqu'une activité de transport aérien public ou commercial est exercée par une entreprise non régulièrement autorisée, le ministre en charge de l'aviation civile décide, après mise en demeure adressée à cette entreprise, la mise sous séquestre des appareils utilisés et prononce des amendes administratives fixées par arrêté conjoint des ministres en charge de l'aviation civile et des finances.

Article 423-7 :

En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des amendes administratives prononcées par le ministre en charge de l'aviation civile à l'encontre de toute entreprise qui exerce une activité de transport aérien public ou commercial sans autorisation ou en infraction aux conditions prescrites par les autorisations qui lui ont été délivrées, ledit ministre peut, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable auprès du juge du lieu de l'exécution de la mesure.

Article 423-8 :

En vue d'assurer la sécurité aérienne, les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique exercé par l'Autorité nationale de l'aviation civile conformément aux règles communautaires ou par le ministre en charge de l'aviation civile dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles 233-1, 233-3 et 233-5 de la présente loi.

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

Article 423-9 :

L'Autorité nationale de l'aviation civile peut déléguer certaines de ses attributions de contrôle à un organisme technique habilité à cet effet.

Article 423-10 :

Outre les officiers et agents de police judiciaire de la police et de la gendarmerie nationales, sont chargés de la constatation des infractions et manquements aux dispositions du présent livre et des décrets pris pour son application, les agents énumérés à l'article 271-2 de la présente loi, commissionnés à cet effet et assermentés.

Article 423-11 :

Les conditions d'application des articles 422-21, 423-4, 423-6, et 423-8 de la présente loi sont déterminées par décret pris en Conseil des ministres.

TITRE III : TRAVAIL AERIEN

Article 430-1 :

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

Article 430-2 :

Est réputée entreprise de travail aérien, toute personne physique ou morale qui effectue par aéronef pour autrui à titre onéreux des services spécialisés, dans l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne.

Article 430-3 :

L'exercice d'une activité de travail aérien sur le territoire burkinabè par une entreprise burkinabè est subordonné à la détention d'un agrément et d'un certificat d'exploitation délivrés par l'autorité administrative compétente.

Une entreprise burkinabè peut faire appel à un exploitant étranger de travail aérien dans l'exercice de ses activités.

Avant toute utilisation, les aéronefs immatriculés à l'étranger ainsi que leurs équipements, destinés à un travail aérien, sont autorisés par l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Article 430-4 :

Les entreprises burkinabè désirant utiliser des systèmes d'aéronefs télépilotés pour les services de travail aérien doivent obtenir l'autorisation de l'Autorité nationale de l'aviation civile après avis des ministres en charge de la défense nationale et de la sécurité.

Article 430-5 :

Avant toute utilisation, les aéronefs et leurs équipements destinés à un travail aérien doivent être agréés par l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Article 430-6 :

Lorsqu'une activité de travail aérien est exercée par une entreprise non régulièrement autorisée, le ministre en charge de l'aviation civile peut décider, après mise en demeure adressée à cette entreprise, la mise sous séquestre des appareils utilisés.

Article 430-7 :

Sans préjudice des dispositions de l'article 430-5 ci-dessus, les dispositions des articles 423-8 et 423-9 de la présente loi relatives au contrôle technique des entreprises de transport aérien en vue d'assurer la sécurité aérienne sont applicables aux entreprises de travail aérien.

Article 430-8 :

La responsabilité des entreprises de travail aérien peut être engagée pour les dommages causés aux personnes et aux biens à la surface du fait de ces services.

Article 430-9 :

Les conditions de délivrance de l'agrément, du certificat d'exploitation et de l'autorisation de travail aérien sont fixées par voie réglementaire.

TITRE IV : VOLS PRIVÉS

Article 440-1 :

Sont considérés comme vols privés, les vols qui n'assurent ni des services de transport public ou commercial, ni des travaux aériens.

Article 440-2 :

Sans préjudice des autorisations de survol et d'atterrissage, les propriétaires et exploitants d'aéronefs de services privés, définis à l'article 440-1 ci-dessus, autres que les aéro-clubs et les écoles d'aviation, n'ont besoin d'aucune autorisation spéciale pour circuler sur le territoire burkinabè, conformément à l'article 440-4 ci-dessous.

Article 440-3 :

Les aéronefs de tourisme de services privés ne peuvent en aucun cas assurer des services de transport aérien public ou commercial et de travail aérien.

Article 440-4 :

Tout aéronef de services privés en usage au Burkina Faso pendant plus de six mois doit obligatoirement être immatriculé et inscrit sur le registre burkinabè.

Article 440-5 :

Les conditions d'exécution des vols privés sont fixées par voie réglementaire.

LIVRE V : PERSONNELS DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE 1 : CATEGORIES DE PERSONNELS

Article 511-1 :

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

- le personnel navigant professionnel ;
- le personnel navigant non professionnel ;
- les autres personnels aéronautiques.

CHAPITRE 2 : TITRES ET QUALIFICATIONS

Article 512-1 :

Nul ne peut exercer les fonctions de personnel navigant d'un aéronef civil ou les fonctions des autres personnels aéronautiques s'il ne détient une licence éventuellement assortie d'une qualification en cours de validité.

Les conditions et modalités de délivrance de la licence et de la qualification sont fixées par voie réglementaire.

Article 512-2 :

Les licences, certificats ou qualifications délivrés par un Etat étranger peuvent être reconnus comme équivalents aux licences, certificats ou qualifications délivrés au Burkina Faso dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Article 512-3 :

Les titres aéronautiques désignés sous l'appellation de licences ou certificats attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvrent le droit à leurs titulaires de remplir les fonctions correspondantes, sous réserve, le cas échéant, de la possession des qualifications propres à un type d'appareil, à un équipement ou aux conditions de vol et de l'aptitude médicale requise correspondante.

Les licences, les certificats et les qualifications sont délivrés par l'Autorité nationale de l'aviation civile après examen et sont soit acquis définitivement, soit valables pour une période limitée. Dans ce dernier cas, le maintien de leur validité est soumis à la vérification des aptitudes requises.

CHAPITRE 3 : MEDECINE AERONAUTIQUE

Article 513-1 :

Pour exercer leur fonction, les personnels navigants ainsi que les personnels assurant les services du contrôle de la circulation aérienne doivent détenir un certificat médical en cours de validité.

Article 513-2 :

Le certificat médical est délivré par un médecin examinateur ou un organisme de médecine aéronautique.

Le certificat médical fait l'objet d'une contre-expertise par un médecin évaluateur.

Nul ne peut être médecin examinateur ou organisme de médecine aéronautique s'il n'est agréé par l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Les conditions et modalités de délivrance, de suspension et de retrait de l'agrément et du certificat médical sont fixées par voie réglementaire.

Article 513-3 :

Les contestations des décisions prises par les organismes de médecine aéronautique ou les médecins examinateurs et évaluateurs sont portées devant le conseil médical de l'aviation civile par l'Autorité nationale de l'aviation civile.

CHAPITRE 4 : REGISTRES

Article 514-1 :

Tout personnel de l'aéronautique civile détenteur de licence est inscrit sur le registre spécial correspondant à sa catégorie tenue par l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Le personnel des services complémentaires de bord, recruté pour une durée inférieure à six mois, n'est pas soumis à cette procédure d'enregistrement.

Article 514-2 :

Pour être inscrit sur un des registres cités à l'article 514-1 ci-dessus, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

- être titulaire d'une licence en cours de validité correspondant au registre considéré ;
- n'avoir encouru aucune condamnation à une peine d'emprisonnement ou à une peine plus grave soit pour crime, soit pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

CHAPITRE 5 : DISCIPLINE

Article 515-1 :

Tout personnel de l'aéronautique civile peut faire l'objet de sanctions disciplinaires s'il est reconnu coupable d'infractions aux dispositions de la présente loi et à ses textes d'application.

Article 515-2 :

Un organe de discipline est chargé de proposer à l'Autorité nationale de l'aviation civile les sanctions à mettre en œuvre à l'égard de ces personnels.

Cet organe de discipline comprend trois sections correspondant aux trois catégories de personnels de l'aéronautique civile définies à l'article 511-1 de la présente loi.

TITRE II : PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

CHAPITRE 1 : REGLES GENERALES

Article 521-1 :

La qualité de personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant de façon habituelle et à titre principal, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif :

- le commandement et la conduite des aéronefs ;
- les services complémentaires de bord comprenant, notamment, le personnel navigant de cabine du transport aérien.

Article 521-2 :

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

- catégorie I : transport aérien ;
- catégorie II : travail aérien ;
- catégorie III : essais et réceptions.

CHAPITRE 2 : COMMANDANT DE BORD ET EQUIPAGE

Article 522-1 :

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 522-2 :

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

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

Article 522-3 :

Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant et de justifier sa décision.

Article 522-4 :

Le commandant de bord est consignataire de l'appareil et responsable du chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit se conformer aux instructions de l'exploitant. Si, pour des raisons de sécurité, il lui est impossible de suivre ces instructions, il a le droit, sans mandat spécial :

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

- de prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;
- d'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et de le congédier ;
- d'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées aux paragraphes précédents.

CHAPITRE 3 : CONDITIONS DE TRAVAIL

Article 523-1 :

L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit conformément au code du travail en vigueur au Burkina Faso.

Article 523-2 :

Tout membre du personnel navigant débarqué pour quelque cause que ce soit en cours de mission est rapatrié aux frais de l'exploitant jusqu'au lieu d'engagement.

Article 523-3 :

L'interruption de la mission décidée par le commandant de bord pour un motif de sécurité ne constitue pas une cause de rupture de contrat de travail.

Tous les frais résultant de cette interruption sont supportés par l'exploitant, y compris ceux qui sont précisés à l'article 523-2 ci-dessus.

Article 523-4 :

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

Sauf dispositions plus favorables, les ayants droit ou, à défaut, la personne désignée par le membre de l'équipage ci-dessus mentionné, perçoivent de plein droit, chaque mois, pendant toute la durée de la prorogation du contrat, 60 % du montant de l'ensemble des rémunérations mensuelles dues par l'exploitant à ce membre de l'équipage durant cette période.

Article 523-5 :

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

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

Article 523-6 :

Outre les biens qui ne peuvent faire l'objet de saisies ou de mises en gage, ne peuvent être ni saisis ni mis en gage pour quelque cause que ce soit : l'équipement, les instruments et autres objets appartenant aux membres du personnel navigant et affectés à l'exercice de leur profession.

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

Article 523-7 :

Pour des raisons de sécurité, la durée du temps de service des salariés qui exercent l'une des fonctions énumérées à l'article 521-1 de la présente loi ne peut excéder une limite définie par l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Article 523-8 :

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

Article 523-9 :

Les entreprises de transport aérien sont tenues de prendre toutes les dispositions permettant de réserver certains emplois aux membres du personnel navigant atteints, avant l'âge fixé pour la retraite, d'une incapacité résultant de leurs services et les rendant inaptes au travail en vol.

TITRE III : PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL

Article 530-1 :

La qualité de personnel navigant non professionnel est attribuée aux personnes exerçant sans rémunération les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef.

Article 530-2 :

Le personnel navigant non professionnel doit être muni des licences et qualifications correspondant à ses aptitudes. Les conditions de délivrance et de maintien en état de validité de ces titres sont fixées par voie réglementaire.

TITRE IV : AUTRES PERSONNELS AERONAUTIQUES

Article 540-1 :

Les autres personnels aéronautiques sont :

- personnel détenteur d'une licence assortie de qualification :
 - a. contrôleur de la circulation aérienne ;
 - b. agent technique d'exploitation ;
 - c. mécanicien ou technicien d'entretien d'aéronef ;
 - d. opérateur radio de station aéronautique ;
 - e. personnel électronicien de la sécurité aérienne ;
 - f. personnel pour lequel l'Autorité nationale de l'aviation civile exige une licence.
- personnes spécialisées en matière aéronautique et titulaires de diplômes d'universités ou d'écoles reconnues par le Burkina Faso.

Article 540-2 :

La liste des titres aéronautiques, les conditions et modalités de délivrance de ces titres et les attributions des détenteurs de licences sont fixées par voie réglementaire.

TITRE V : FORMATION AERONAUTIQUE

Article 550-1 :

Les organismes qui dispensent la formation y compris les aéroclubs pour l'obtention et le maintien des titres aéronautiques ainsi que les examinateurs habilités à faire passer les examens doivent être agréés par l'autorité administrative compétente.

Les conditions de délivrance de l'agrément sont définies par voie réglementaire.

Article 550-2 :

Les examinateurs sont habilités à faire passer les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence pour l'obtention et le renouvellement des titres aéronautiques et des qualifications.

Les conditions d'habilitation sont définies par voie réglementaire.

Article 550-3 :

L'agrément des organismes de formation ainsi que l'habilitation des examinateurs prévus aux articles 550-1 et 550-2 ci-dessus peuvent être retirés lorsque l'une des conditions d'agrément ou d'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent, par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels utilisés, un risque pour la sécurité.

Le retrait ne peut avoir lieu qu'après que la personne concernée ait pu présenter ses observations.

En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

Ces organismes et ces personnes sont soumis au contrôle de l'autorité administrative compétente dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles 233-1, 233-3 et 233-5 de la présente loi.

TITRE VI : INFRACTIONS ET SANCTIONS

Article 560-1 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de cinq ans à dix ans et d'une amende de cinq millions (5 000 000) de francs à vingt millions (20 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout médecin examinateur ou évaluateur ou organisme de médecine aéronautique qui, après expiration, suspension ou retrait de son agrément, procède à un examen médical ou délivre un certificat médical.

Article 560-2 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de un an à cinq ans et d'une amende de un million (1 000 000) de francs à dix millions (10 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque exerce une fonction de personnel aéronautique visée à l'article 512-1 de la présente loi sans être titulaire de la licence, du certificat et des qualifications requises.

Est puni des peines visées au premier alinéa du présent article, le responsable de toute entreprise qui emploie du personnel aéronautique visé à l'article 512-1 de la présente loi qui ne détient ni licence, ni certificat ou les qualifications requises.

Article 560-3 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de cinq ans à dix ans et d'une amende de cinq millions (5 000 000) de francs à vingt millions (20 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout examinateur ou organisme qui administre des épreuves pratiques au sol ou en vol sans être titulaire de l'agrément requis.

LIVRE VI : SECURITE, SURETE ET FACILITATION DE L'AVIATION CIVILE

TITRE I : SECURITE

Article 610-1 :

L'Autorité nationale de l'aviation civile élabore, tient à jour et met en œuvre un Programme national de sécurité en abrégé PNS en conformité avec l'annexe 19 de la Convention de Chicago.

Le PNS est adopté par décret pris en Conseil des ministres.

Article 610-2 :

Les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance agréés, les exploitants d'aérodromes, les fournisseurs de services de la circulation aérienne, les prestataires de service en escale, les sociétés d'avitaillement en carburant et les organismes de formation aéronautique présentant un risque de sécurité mettent en place un Système de gestion de la sécurité en abrégé SGS conformément au Programme national de sécurité.

Les conditions et modalités de mise en œuvre du SGS sont fixées par voie réglementaire.

TITRE II : SURETE

Article 620-1 :

La sûreté de l'aviation civile est un objectif fondamental dans la politique nationale de l'aviation civile.

La sûreté de l'aviation civile vise à assurer la protection et la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol, du public, des aéronefs et des installations et services d'aéroports servant à l'aviation civile, contre les actes d'intervention illicite commis au sol ou en vol.

Elle reste la plus haute des priorités lorsque des décisions s'y rapportant sont prises.

Article 620-2 :

La sûreté de l'aviation civile est une prérogative exclusive de l'Etat burkinabè.

Article 620-3 :

L'Autorité nationale de l'aviation civile est désignée « autorité compétente » en matière de sûreté de l'aviation civile.

Elle est chargée :

- de coordonner la politique nationale en matière de sûreté ;
- d'élaborer, de mettre en œuvre et de tenir à jour le Programme national de sûreté de l'aviation civile en abrégé PNSAC, le Programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile en abrégé PNFSAC, le Programme

national de contrôle qualité à la sûreté de l'aviation civile en abrégé PNCQSAC, le Plan de gestion de crise en abrégé PGC et le Programme national de certification.

TITRE III : FACILITATION

Article 630-1 :

La facilitation vise à assurer la gestion efficiente du processus de contrôle nécessaire, de nature à accélérer l'acheminement des personnes ou des marchandises et épargner des délais opérationnels évitables.

Article 630-2 :

L'Autorité nationale de l'aviation civile est l'autorité désignée en matière de facilitation.

Elle élabore, tient à jour et met en œuvre un Programme national de facilitation du transport aérien en abrégé PNFTA en conformité avec l'annexe 9 de la Convention de Chicago.

Le PNFTA est adopté par décret pris en Conseil des ministres.

Article 630-3 :

Les exploitants d'aéronefs sont tenus de fournir à la structure habilitée les Renseignements préalables concernant les voyageurs en abrégé RPCV et où les dossiers des voyageurs sans préjudice de la réglementation sur la protection des données à caractère personnel.

TITRE IV : INFRACTIONS ET SANCTIONS

Article 640-1 :

Sans préjudice des sanctions prévues dans le code pénal et dans la loi portant répression d'actes de terrorisme au Burkina Faso, tout manquement aux dispositions de la réglementation en matière de sûreté est passible de sanctions administratives.

Article 640-2 :

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

- 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 ou le bon ordre et la discipline à bord ;
- détruit un aéronef en service ou non 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 ;
- place ou fait placer dans 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 ;
- détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne d'un aéroport ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en service ou de l'aviation civile ;
- communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol ;
- illicitement et par violence ou menace de violence ou par contrainte ou par toute forme d'intimidation ou par tout moyen technologique s'empare d'un aéronef en service ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes ;
- menace de commettre une des infractions visées au paragraphe précédent ou fait en sorte illicitement et intentionnellement qu'une personne reçoive une telle menace dans des circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace ;
- tente de commettre, organise ou fait commettre par d'autres personnes ou participe comme complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes ;
- et illicitement aide une personne à se soustraire à une enquête, à des poursuites ou à une peine en sachant que cette personne a commis un acte qui constitue une infraction ou qu'elle est recherchée en vue de poursuites

pénales pour une telle infraction par les autorités chargées de l'application de la loi, ou qu'elle a été condamnée pour une telle infraction ;

- 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 ;
- libère ou décharge à partir d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire (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 ;
- 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 matière qui provoque ou est susceptibles de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- transporte ou fait transporter ou facilite le transport à bord d'un aéronef :
 - a. 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 ;
 - b. toute arme BCN, en sachant qu'il s'agit d'une arme BCN ;
 - c. 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 ;
 - d. 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 640-3 :

Les auteurs d'infractions et actes visés à l'article 640-2 ci-dessus sont punis :

- d'une peine d'emprisonnement de onze ans à vingt et un ans et d'une amende de dix millions (10 000 000) de francs à trente millions (30 000 000) de francs CFA ;
- s'il est résulté des faits prévus à l'article 640-2 ci-dessus, des blessures ou des maladies, la peine est un emprisonnement de vingt et un ans à trente ans et d'une amende de dix millions (10 000 000) de francs à trente millions (30 000 000) de francs CFA ;
- s'il en est résulté la mort, la peine est l'emprisonnement à vie.

Le tribunal saisi peut interdire au condamné l'accès aux aéroports et aux aéronefs soit à titre définitif soit pour une durée n'excédant pas cinq ans.

Article 640-4 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de cinq ans à dix ans et d'une amende de cinq millions (5 000 000) de francs à dix millions (10 000 000) de francs CFA, 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.

La peine est un emprisonnement de onze ans à vingt et un ans et d'une amende de dix millions (10 000 000) de francs à cinquante millions (50 000 000) de francs CFA, 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.

S'il en est résulté la mort, la peine est l'emprisonnement à vie.

Article 640-5 :

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

- menace de commettre les infractions visées à l'article 640-2 ci-dessus ;

- fait en sorte, illicitement et intentionnellement, qu'une personne reçoive une telle menace, dans des circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace ;
- pose un acte de violence physique ou menace d'accomplir un tel acte à l'encontre d'un membre de l'équipage ;
- entrave le libre exercice des fonctions d'un membre de l'équipage de l'aéronef ;
- entrave de quelque manière que ce soit la navigation ou la circulation des aéronefs hors les cas prévus au code pénal ;
- mène une attaque ou résiste avec violence et voies de fait envers les agents préposés à la garde ou au fonctionnement des aérodromes ou installations d'aéroport dans l'exercice de leurs fonctions ;
- prend des otages à bord d'un aéronef ou sur un aérodrome.

Les faits visés aux tirets 1, 2, 3, 4, 5 et 6 sont punis d'une peine d'emprisonnement de un an à deux ans et d'une amende de cinq cent mille (500 000) francs à deux millions cinq cent mille (2 500 000) francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement.

Les faits visés au tiret 7 du présent article sont punis d'une peine d'emprisonnement de dix ans à vingt ans.

Article 640-6 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de un an à cinq ans et d'une amende de un million (1 000 000) de francs à dix millions (10 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout exploitant d'aéronefs qui ne fournit pas de données ou qui fournit des données erronées à la structure habilitée concernant les renseignements préalables sur les voyageurs.

TITRE V : SUPERVISION ET CONTROLE

CHAPITRE 1 : DOMAINES COUVERTS

Article 651-1 :

L'Autorité nationale de l'aviation civile mène les inspections, les audits, les tests, les enquêtes et exercices nécessaires au maintien de la sécurité, de la sûreté et de la facilitation de l'aviation civile, conformément aux dispositions de la Convention de Chicago.

Les inspections, audits, tests, enquêtes et exercices englobent les domaines suivants :

- les licences du personnel ;
- les organismes de formation aéronautique ;
- la navigabilité des aéronefs ;
- les opérations aériennes ;
- les aérodromes et aides au sol ;
- les services de navigation aérienne ;
- la sûreté ;
- la facilitation.

CHAPITRE 2 : CORPS DES INSPECTEURS DE L'AVIATION CIVILE

Article 652-1 :

Il est créé au sein de l'Autorité nationale de l'aviation civile, un corps des inspecteurs de l'aviation civile qui a pour mission de remplir les obligations de l'Etat en matière de supervision de la sécurité, de la sûreté et de la facilitation de l'aviation civile. Les inspecteurs sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent code.

Article 652-2 :

Les inspecteurs de l'aviation civile sont nommés par l'Autorité nationale de l'aviation civile.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le tribunal de grande instance territorialement compétent le serment suivant : « Je jure d'accomplir ma mission avec dévouement, loyauté et probité dans le strict respect de la législation en vigueur ».

Article 652-3 :

Ils peuvent requérir en cas de besoin, l'assistance de la force publique dans l'exercice de leurs fonctions.

Dans l'exercice de ses fonctions, l'inspecteur est protégé contre les menaces et outrages de quelque nature que ce soit. En outre, il ne peut être poursuivi ou jugé pour des analyses, évaluations, commentaires, appréciations, avis ou recommandations faits dans un rapport d'inspection.

Les critères de désignation, les missions, les qualifications requises, les délégations et la responsabilité du personnel chargé des inspections, audits, tests, enquêtes et exercices sont définis par voie réglementaire.

Article 652-4 :

Sur présentation de sa carte d'inspecteur de l'aviation civile, l'inspecteur a accès à tout moment et sans restriction aux aéronefs, aux aéroports situés sur le territoire du Burkina Faso, ou à tout terrain ou zone situé en dehors de l'aéroport et utilisé par les entreprises opérant sur un aéroport, aux locaux à usage professionnel et aux installations où s'exercent les activités contrôlées.

Il a également accès aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

Les inspecteurs nationaux de sûreté de l'aviation sont officiellement habilités et autorisés à apporter et utiliser dans un aéroport, côté piste ou dans toute zone de sûreté à accès réglementée (ZSAR) désignée, tout équipement nécessaire pour mener à bien leurs tâches, y compris des radios, des caméras, des équipements d'enregistrement (audio et vidéo) et des objets spécifiquement autorisés, réglementés ou interdits, comme des armes, des répliques d'armes ou des engins explosifs factices.

Article 652-5 :

Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs présente des non conformités aux politiques et obligations nationales en matière d'aviation civile ou des risques particuliers pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, l'inspecteur a le pouvoir de :

- prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;
- en cas de risque immédiat :
 - a. ordonner l'interdiction totale ou partielle de l'exercice des privilèges d'une licence, d'un certificat ou d'un document aéronautique ;
 - b. procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef, à l'arrêt d'un service, d'un équipement, ou d'une installation jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité ou la sûreté.

LIVRE VII : ENQUETES TECHNIQUES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 710-1 :

Pour l'application du présent livre, l'accident, l'incident grave ou l'incident survenu à un aéronef civil, s'entendent au sens de l'annexe 13 de la Convention de Chicago.

Article 710-2 :

L'enquête technique menée à la suite d'un accident ou d'un incident d'aviation civile a pour seul objectif de collecter et d'analyser des renseignements utiles, de déterminer les causes de cet accident ou incident, d'exposer des conclusions et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité dans le but de prévenir de futurs accidents ou incidents.

L'enquête technique ne vise nullement la détermination des fautes ou des responsabilités.

Article 710-3 :

Tout accident ou incident grave d'aviation civile fait l'objet d'une enquête.

Tout autre incident d'aviation civile peut faire l'objet d'une enquête si l'organisme d'enquête ou le ministre chargé de l'aviation civile estime pouvoir en tirer des enseignements en matière de sécurité aérienne.

Article 710-4 :

L'enquête technique relève de la compétence des autorités burkinabè pour les accidents et incidents d'aviation civile survenus sur le territoire ou dans l'espace aérien burkinabè.

Le Burkina Faso peut participer à une enquête technique en dehors du territoire ou de l'espace aérien burkinabè lorsque :

- un accident ou un incident survenu sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre Etat implique un aéronef immatriculé au Burkina Faso ou exploité par une entreprise ayant son siège ou son principal établissement au Burkina Faso ;
- un accident ou un incident survenu en dehors de tout territoire ou espace aérien national implique un aéronef immatriculé au Burkina Faso 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 au Burkina Faso.

Article 710-5 :

Les autorités burkinabè peuvent déléguer à un Etat étranger la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique qui relève de leur compétence.

Les autorités burkinabè peuvent accepter la délégation par un Etat étranger de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique.

Article 710-6 :

Tout accident ou incident grave d'aviation civile survenu à un aéronef sur le territoire ou dans l'espace aérien burkinabè fait l'objet d'une notification dans les plus brefs délais et par les moyens les plus rapides aux Etats concernés et, le cas échéant, aux organismes régionaux et internationaux concourant à la sécurité de l'aviation civile dans des conditions définies par voie réglementaire.

TITRE II : ORGANISME D'ENQUETE

Article 720-1 :

L'enquête technique est effectuée par un organisme permanent ou ad hoc fonctionnellement indépendant.

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.

Article 720-2 :

Les attributions des enquêteurs techniques prévues au présent livre sont exercées par les seuls agents de l'organisme d'enquête désignés par le responsable de l'organisme et commissionnés à cet effet par le ministre en charge de l'aviation civile.

Cependant, des agents habilités à cet effet par le ministre en charge de l'aviation civile peuvent effectuer les actes d'enquête prévus aux articles 732-2 et 732-3 de la présente loi sous l'autorité du responsable de l'organisme d'enquête.

Ces agents sont dénommés enquêteurs de première information.

Article 720-3 :

L'organisme d'enquête peut faire appel à des experts de nationalité étrangère pour l'assister dans l'enquête technique.

Article 720-4 :

Les Etats concernés par un accident ou un incident peuvent désigner un représentant qui participe à l'enquête technique.

Article 720-5 :

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les attributions, la composition l'organisation et le fonctionnement de l'organisme d'enquête.

Le financement des activités de l'organisme d'enquête est assuré par le budget de l'Etat.

TITRE III : ENQUETE TECHNIQUE

CHAPITRE 1 : OBLIGATION D'INFORMATION ET PRESERVATION DES ELEMENTS DE L'ENQUETE

Article 731-1 :

Toute personne physique ou morale de l'aviation civile qui, de par ses fonctions ou son activité, a connaissance d'un accident ou d'un incident d'aviation civile, est tenue d'en rendre compte sans délai au ministre en charge de l'aviation civile, à l'organisme d'enquête lorsque celui-ci a un caractère permanent ou, le cas échéant, à l'employeur de la personne physique, dans des conditions définies par voie réglementaire.

La même obligation s'applique en cas de connaissance d'un « évènement ».

Est considéré comme un « évènement » tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelle ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef tels qu'ils sont définis à l'annexe 13 à la Convention de Chicago.

Une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile ou d'un « évènement » ne peut faire l'objet d'aucune sanction disciplinaire ou administrative, sauf en cas de manquement manifeste aux règles de sécurité de sa part.

Article 731-2 :

Nul ne peut, sur les lieux de l'accident, de quelque façon que ce soit, modifier ou déplacer les éléments de l'enquête ou procéder à des prélèvements sur les lieux, l'aéronef ou son épave, sauf si des exigences de sécurité ou la nécessité de porter assistance aux victimes le commandent.

Article 731-3 :

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.

Article 731-4 :

Si nécessaire, lors de leur intervention sur le lieu de l'accident ou de l'incident, telle que définie à l'article 732-1 ci-dessous, les enquêteurs techniques ou, à défaut, les enquêteurs de première information prennent les mesures propres à assurer la préservation des indices.

CHAPITRE 2 : POUVOIRS DES ENQUETEURS

Article 732-1 :

Les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information ont accès immédiatement et librement aux lieux de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef ou à son épave et à son contenu pour procéder aux constatations utiles.

L'autorité judiciaire est préalablement informée de leur intervention sur le lieu d'un accident.

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

Article 732-2 :

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, aux prélèvements, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, pièces ou de tout élément qu'ils estiment susceptibles de contribuer à la détermination des causes de l'accident ou de l'incident.

Lorsque l'accident ou l'incident a entraîné l'ouverture d'une enquête judiciaire, les enquêteurs techniques ne peuvent procéder aux prélèvements prévus au premier alinéa du présent article qu'avec l'accord du procureur du Faso ou du juge d'instruction. A défaut d'accord, ils sont informés de la tenue de l'expertise judiciaire et ont le droit d'y assister et d'en exploiter les résultats pour les besoins de l'enquête technique.

Article 732-3 :

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 de la police ou de la gendarmerie nationales, au prélèvement des enregistreurs de bord et des supports d'enregistrement.

Selon les modalités prévues dans le code de procédure pénale, en cas d'ouverture d'une enquête judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement sont saisis par l'autorité judiciaire puis mis à la disposition des enquêteurs techniques, à leur demande, qui prennent copie des enregistrements.

Article 732-4 :

Les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des enregistreurs de bord et à tout autre enregistrement jugé utile et peuvent procéder à leur exploitation exclusivement aux fins de l'enquête technique.

Article 732-5 :

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.

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.

Lorsque les informations ou documents mentionnés au deuxième alinéa du présent article sont détenus par l'autorité judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent en prendre copie conformément aux dispositions du code de procédure pénale. Toutefois, les dossiers médicaux ou les données médicales ne peuvent être communiqués qu'à un médecin rattaché à l'organisme d'enquête.

Article 732-6 :

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

Article 732-7 :

Tous les actes d'enquête prévus au présent chapitre sont consignés dans un registre d'enquête comportant la date et l'heure de l'intervention, le nom et la signature du ou des enquêteurs y ayant procédé.

TITRE IV : DIFFUSION ET TRAITEMENT DES INFORMATIONS ET DES RAPPORTS D'ENQUETE

Article 740-1 :

Tous les membres de l'organisme d'enquête ainsi que tous les experts et représentants participant à l'enquête sont tenus au secret professionnel sous peine de sanctions disciplinaires.

Toutefois, le responsable de l'organisme d'enquête peut rendre publiques des informations sur le déroulement de l'enquête technique et ses éventuelles conclusions provisoires ou transmettre des informations résultant de l'enquête technique à l'Autorité nationale de l'aviation civile et aux personnes physiques et morales dont l'action concourt à la sécurité du transport aérien.

Article 740-2 :

En cours d'enquête, l'organisme d'enquête peut formuler des recommandations de sécurité lorsqu'il estime que la prévention d'un accident ou d'un incident grave nécessite l'adoption et la mise en œuvre, dans les plus brefs délais, de mesures correctrices.

Article 740-3 :

A l'issue de l'enquête technique, l'organisme d'enquête rend public un rapport final suivant le format-type approprié.

Avant toute publication du rapport final, l'organisme d'enquête peut recueillir les observations des autorités, organismes, entreprises et personnels

intéressés qui sont tenus au secret professionnel quant à la teneur de cette consultation.

Ce rapport préserve l'anonymat des personnes concernées. Il ne comporte que des informations résultant de l'enquête technique nécessaires à la détermination des causes de l'accident ou de l'incident et, le cas échéant, des recommandations de sécurité.

Article 740-4 :

Les autorités burkinabè adoptent 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.

Les mesures correctrices, leurs éventuelles différences d'avec les recommandations de sécurité et la justification de ces différences font l'objet d'une publication annuelle.

TITRE V : INFRACTIONS ET SANCTIONS

Article 750-1 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de six mois à cinq ans et d'une amende de un million (1 000 000) de francs à cinq millions (5 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque, de par ses fonctions ou son activité, a connaissance d'un accident ou d'un incident grave, ne rend pas compte dans les conditions définies au premier alinéa de l'article 731-1 de la présente loi.

Article 750-2 :

Est puni d'une peine d'emprisonnement de un an à cinq ans et d'une amende de cinq millions (5 000 000) de francs à dix millions (10 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque entrave l'action de l'organisme d'enquête :

- en s'opposant à l'exercice des fonctions dont sont chargés les enquêteurs techniques ;

- en refusant de communiquer aux enquêteurs techniques les enregistrements, les matériels, les renseignements et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître ;
- en modifiant les lieux de l'accident, l'aéronef ou son épave.

Article 750-3 :

Outre les sanctions énumérées à l'article 750-2 ci-dessus, les personnes morales encourent les peines complémentaires suivantes :

- l'interdiction, à titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus, d'exercer directement une ou plusieurs activités professionnelles dans le cadre de laquelle ou desquelles l'infraction a été commise ;
- la fermeture définitive ou pour une durée de cinq ans au plus des établissements ou de l'un ou de plusieurs des établissements de l'entreprise ayant servi à commettre les faits incriminés ;
- l'exclusion des marchés publics à titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus dans les conditions prévues dans le code pénal ;
- l'affichage de la décision prononcée ou la diffusion de celle-ci par voie de presse dans les conditions prévues dans le code pénal.

LIVRE VIII : AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

TITRE I : CREATION ET ATTRIBUTIONS

Article 810-1 :

Il est créé une Autorité nationale de l'aviation civile dénommée Agence nationale de l'aviation civile en abrégé ANAC.

L'ANAC est une autorité administrative indépendante dotée de la personnalité juridique, de l'autonomie financière et de gestion.

Article 810-2 :

L'ANAC a pour mission la réglementation, la gestion, le contrôle, la supervision et la promotion des activités de l'aviation civile, conformément aux dispositions communautaires et celles fixées par l'OACI.

Elle est chargée de la mise en œuvre et du suivi de la politique de l'Etat en matière d'aviation civile et de la promotion de l'aviation civile au Burkina Faso.

Un décret pris en Conseil des ministres approuve ses statuts particuliers.

Article 810-3 :

L'Agence nationale de l'aviation civile peut déléguer des tâches opérationnelles à des personnes physiques ou morales en conservant la responsabilité de supervision de l'aviation civile. Ces personnes sont soumises aux dispositions réglementaires en vigueur.

Article 810-4 :

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

Article 810-5 :

Les recrutements du personnel effectués par l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) se font conformément au manuel de procédures administratives, financières et comptables et au statut du personnel approuvés par le conseil d'administration.

Article 810-6 :

En vue de recruter et de conserver un personnel qualifié, combinant le professionnalisme et l'intégrité, le conseil d'administration approuve un code de rémunération attractif.

TITRE II : RESSOURCES

Article 820-1 :

Les ressources de l'Agence nationale de l'aviation civile sont constituées par :

- les redevances aéronautiques et extra aéronautiques ;
- la redevance sûreté ;
- les redevances de concession ;
- la redevance de développement aéronautique en abrégé RDA ;

- la dotation budgétaire de l'Etat ;
- les prêts, subventions, dons et legs.

Ces ressources sont exclusivement utilisées dans le domaine de l'aviation civile.

Article 820-2 :

La comptabilité de l'ANAC est tenue conformément au système comptable ouest africain (SYSCOHADA).

TITRE III : CONTROLE ET DISPOSITIONS DIVERSES

Article 830-1 :

L'ANAC est exonérée de la TVA, des droits et taxes de douane à l'exclusion des prélèvements communautaires pour l'importation d'équipements spécifiques de sécurité, de sûreté et de facilitation.

LIVRE IX : DISPOSITIONS FINALES

Article 900-1 :

Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires, notamment celles de la loi n°013-2010/AN du 06 avril 2010 portant code de l'aviation civile au Burkina Faso.

Article 900-2 :

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Ainsi fait et délibéré en séance publique
à Ouagadougou, le 30 avril 2019

Pour le Président de l'Assemblée
nationale, le Premier Vice-président



Bénéwendé Stanislas SANKARA

Le Secrétaire de séance

Henriette ZOUMBARE/ZONGO