BURKINA FASO

UNITE-PROGRES-JUSTICE

ASSEMBLEE NATIONALE

IV^{E} REPUBLIQUE

QUATRIEME LEGISLATURE

LOI N° 013-2010/AN

PORTANT CODE DE L'AVIATION CIVILE AU BURKINA FASO

L'ASSEMBLEE NATIONALE

Vu la Constitution ;

Vu la résolution n° 001-2007/AN du 04 juin 2007, portant validation du mandat des députés ;

a délibéré en sa séance du 06 avril 2010
et adopté la loi dont la teneur suit :

DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

Article 1 :

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

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

Article 2 :

Le code s'applique uniquement aux aéronefs civils. Il ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat.

LIVRE I : AERONEFS

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 3 :

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

L'aéronef d'Etat est un aéronef utilisé dans les services militaires, de douane ou de police.

TIRE II : IMMATRICULATION, NATIONALITE ET PROPRIETE DES AERONEFS

CHAPITRE I : IMMATRICULATION ET NATIONALITE DES AERONEFS

Article 4 :

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

Tout aéronef immatriculé au registre burkinabè a la nationalité burkinabè et doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article 5 :

Il est institué au Burkina Faso un registre d'immatriculation coté et paraphé, tenu sous la responsabilité de l'administration de l'aviation civile.

Tout aéronef civil doit être immatriculé sur ce registre dans les conditions fixées par les articles 7 à 11 ci-dessous.

Toute personne physique ou morale de la nationalité d'un Etat membre de l'UEMOA est autorisée à faire immatriculer son aéronef au Burkina Faso et réciproquement.

Toutefois, des dérogations peuvent être accordées par le ministre chargé de l'aviation civile.

La demande d'inscription, accompagnée des pièces dont la nature est fixée par arrêté ministériel, est adressée au directeur général de l'administration de l'aviation civile.

Article 6 :

Un aéronef immatriculé au Burkina Faso perd la nationalité burkinabè si les conditions telles que prévues dans l'article 5 ci-dessus ne sont pas remplies ou si son propriétaire le fait immatriculer dans un autre Etat.

Article 7 :

L'inscription au registre d'immatriculation du Burkina Faso vaut titre. Ce registre est public et toute personne justifiant d'un intérêt légitime peut en obtenir copie conforme, à ses frais, dans les conditions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

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

Article 8 :

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 9 :

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 :

a) si les indications qui y sont portées sont conformes aux marques apposées sur l'aéronef ;

b) si l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre Etat.

Article 10 :

La radiation d'un aéronef du registre d'immatriculation du Burkina Faso se fait dans les conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

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

Article 11 :

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 II : HYPOTHEQUE ET PRIVILEGES SUR LES AERONEFS

Article 12 :

Les aéronefs tels que définis à l'article 3 du présent code 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.

Toute hypothèque, radiation ou modification d'hypothèque est inscrite sur le registre d'immatriculation selon des modalités fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Article 13 :

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 14 :

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 15 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 15 :

Les pièces de rechange visées à l'article 14 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, devra avertir dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées et mentionner le registre où l'hypothèque est inscrite ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

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

Article 16 :

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 de l'aviation civile. 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 17 :

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 18 :

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 19 :

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 20 :

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 21 :

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

Article 22 :

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 23 :

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 24 :

Les créanciers ayant leur hypothèque inscrite sur les aéronefs exercent leur droit de suite en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 25 et 28 ci - dessous.

Article 25 :

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

a) les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix dans l'intérêt commun des créanciers ;

b) les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef ;

c) les frais indispensables engagés pour sa conservation ;

d) les créances résultant du contrat d'engagement des membres de l'équipage de conduite et des autres personnes employées au service de bord ;

e) les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation et à l'atterrissage ainsi que les redevances de stationnement.

Article 26 :

Les privilèges mentionnés à l'article 25 ci-dessus portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 17 ci-dessus. Ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

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

a) par la vente en justice de l'aéronef, faite dans les formes prévues par la législation nationale en vigueur ;

b) 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 27 :

Les créances visées à l'article 25 ci-dessus 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 25, paragraphes b) et c) ci-dessus sont payées dans l'ordre inverse de celui des évènements qui leur ont donné naissance.

Article 28 :

Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 25 ci-dessus ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges.

Article 29 :

Sauf le cas de vente forcée dans les formes prévues à l'article 36 du présent code, 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.

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation doit refuser toute radiation jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition.

CHAPITRE III : SAISIE ET VENTE FORCEE DES AERONEFS

Article 30 :

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

Article 31 :

Est considérée comme saisie conservatoire, tout acte par lequel un aéronef est arrêté 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 32 :

Sans préjudice des procédures spéciales prévues par le présent code, 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 33 :

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 par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'exploitant d'aérodrome ou l'administration de l'aviation civile peuvent, 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 34 :

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 35 :

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 36 :

La saisie vente est ordonnée par une décision de justice devenue exécutoire. Elle se traduit par la vente forcée de l'aéronef dans les conditions fixées par la législation nationale en vigueur.

Une saisie conservatoire peut être convertie en saisie vente dans les conditions fixées par la même législation nationale.

Article 37 :

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

a) aux créanciers privilégiés prévus par l'article 25 du présent code ;

b) aux créanciers hypothécaires ;

c) aux créanciers privilégiés prévus par l'article 28 du présent code ;

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

TITRE III : CIRCULATION ET INTERCEPTION DES AERONEFS

CHAPITRE I : DROIT DE CIRCULATION

Article 38 :

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.

Toutefois, 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 39 :

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 40 :

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

L'emplacement et l'étendue des zones interdites sont indiqués par ladite règlementation.

Article 41 :

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 rapproché en dehors de la zone interdite.

En tout état de cause, l'aéronef en infraction doit, à la première sommation, atterrir dans les conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Article 42 :

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 règlementation de la circulation aérienne en vigueur au Burkina Faso.

Article 43 :

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 44 :

En cas d'interception d'un aéronef, il est fait obligation au pilote commandant de bord de se conformer aux ordres 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.

Les conditions et procédures d'interception sont fixées par la règlementation de la circulation aérienne en vigueur au Burkina Faso.

CHAPTIRE II : ATTERRISSAGE

Article 45 :

Les conditions d'atterrissage et de décollage des aéronefs sont fixées par la règlementation de la circulation aérienne en vigueur au Burkina Faso.

Article 46 :

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

Ils doivent, pour franchir la frontière ou la limite des eaux territoriales, suivre 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 chargé de l'aviation civile, d'atterrir aux aéroports douaniers.

Article 47 :

Le commandant 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 le cas échéant sa traduction authentique, 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 III : POLICE DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

Article 48 :

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

Le ministre chargé 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 49 :

Le ministre chargé de l'aviation civile peut soumettre à des inspections tout aéronef se trouvant sur un aérodrome burkinabè pour s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de sûreté qui lui sont applicables, qu'elles soient nationales, communautaires ou prises en application de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 50 :

Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs, des produits ou des matériels mentionnés aux articles 48 et 49 ci-dessus présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes, le ministre chargé de l'aviation civile peut :

a) prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;

b) 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 ;

c) procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité ;

d) subordonner à certaines conditions ou interdire l'activité au Burkina Faso d'un ou plusieurs exploitants d'aéronef d'un pays tiers.

Les autorisations mentionnées à l'article 48 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 51 :

Les agents de l'Etat ainsi que les organismes ou personnes que le ministre chargé 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 52 :

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

CHAPITRE IV : SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE

Article 53 :

La sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien burkinabè est assurée par l'Etat.

Article 54 :

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

a) 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 du 7 décembre 1944 ;

b) tous autres principes, règlements ou normes minimales régissant les autres pratiques.

Article 55 :

L'administration de l'aviation civile édicte et révise 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.

Toutefois, l'Etat peut concéder l'exploitation et la gestion des services de sécurité de la navigation aérienne à des organismes spécialisés.

TITRE IV : DOMMAGES ET RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS

Article 56 :

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 57 :

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 56 ci-dessus.

Article 58 :

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 59 :

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 60 :

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

Le ministre chargé de l'aviation civile, en coopération avec tout autre ministère et tout autre service intéressés, organise et coordonne par conséquent ces activités dans le but d'assister les aéronefs en difficulté ou accidentés ou de retrouver les aéronefs au travers des centres ou sous-centres de coordination de recherche 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 61 :

En cas de disparition sans nouvelle 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 chargé de l'aviation civile, présente une requête, aux fins de déclaration de décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef, au tribunal du lieu de la disparition, si celle-ci s'est produite sur le territoire burkinabè, sinon au tribunal civil de Ouagadougou conformément aux articles 18, 19 et 20 du code des personnes et de la famille.

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

TITRE VI : INFRACTIONS ET PENALITES

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

Article 62 :

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

a) 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 ;

b) met ou laisse en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 4 du présent code ;

c) 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 ;

d) 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 ;

e) fait ou laisse circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux règles de sécurité édictées par le présent code ou par des arrêtés pris en application du présent code par le ministre chargé de l'aviation civile et relatives à l'équipement des aéronefs, aux modalités de leur utilisation, à la composition des équipages et à leurs conditions d'emploi.

Article 63 :

Est puni des mêmes peines prévues à l'article 62 ci-dessus, quiconque :

a) transporte par aéronef sans autorisation spéciale, des explosifs, armes et munitions de guerre, des pigeons voyageurs ou des objets de correspondance compris dans le monopole postal ;

b) transporte ou utilise des appareils photographiques dont le transport et l'usage ont été interdits par les règlements ;

c) fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit ;

d) sans autorisation spéciale, fait usage d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites ;

e) installe et utilise à bord d'un aéronef, sans autorisation :

- des appareils de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destinés à assurer les communications du service mobile aéronautique ;

- des équipements de radionavigation ou de détection électromagnétique.

Article 64 :

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

a) conduit ou participe à la conduite d'un aéronef sans les titres en état de validité exigés par la réglementation de la circulation aérienne en vigueur au Burkina Faso ;

b) 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 ;

c) enfreint les dispositions de la réglementation de la circulation aérienne relatives aux conditions d'atterrissage et de décollage ;

d) conduit un aéronef ou participe à sa conduite sous l'emprise de l'alcool, de narcotiques ou de stupéfiants.

Article 65 :

Les peines prévues à l'article 62 ci-dessus sont portées au double si les infractions prévues aux paragraphes a), c) et d) dudit article et au paragraphe a) de l'article 64 ci-dessus ont été commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité, du laissez-passer exceptionnels ou des titres exigés des membres de l'équipage par la réglementation de la circulation aérienne en vigueur au Burkina Faso.

Article 66 :

Le pilote qui ne se conforme pas aux prescriptions de l'article 40 du présent code est puni d'un emprisonnement de un mois à un an et d'une amende de un million (1 000 000) de francs CFA à dix millions (10 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 67 :

Quiconque appose ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui supprime ou fait supprimer, rend ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées, est puni d'un emprisonnement de deux ans à cinq ans et d'une amende de cinq millions (5 000 000) de francs CFA à vingt millions (20 000 000) de francs CFA.

Est puni des mêmes peines, toute personne qui appose ou fait apposer sur un aéronef privé les marques distinctives réservées aux aéronefs publics ou qui fait usage ou fait utiliser un aéronef privé portant lesdites marques.

Article 68 :

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 les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent code, jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie.

Article 69 :

Quiconque, ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles 66 et 67 ci-dessus, commet une autre infraction tombant sous le coup du même code ou la même infraction dans un délai de cinq ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines, sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende et ces peines peuvent être élevées jusqu'au double.

Article 70 :

Sont punis d'un emprisonnement de un mois à un an ou d'une amende de un million (1 000 000) de francs CFA à cinq millions (5 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement ceux qui contreviennent aux dispositions de l'article 42 du présent code ainsi qu'aux règlements d'application, relatifs à la voltige et à l'acrobatie aériennes, à l'évolution des aéronefs constituant des spectacles publics ou des épreuves sportives.

Article 71 :

L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef peut en outre être prononcée par la juridiction saisie, pour une durée de trois mois à trois ans, contre le membre d'équipage condamné en vertu des dispositions des articles 65, 66 et 67 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 69 ci-dessus, l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef est prononcée contre lui et la durée de cette interdiction est portée au maximum et peut être élevée jusqu'au double.

Les brevets, licences et certificats dont seraient porteurs les délinquants 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, les personnes concernées sont punies d'une amende de un million (1 000 000) de francs CFA à dix millions (10 000 000) de francs CFA.

Article 72 :

Tout jet non autorisé d'objets à bord d'un aéronef en évolution est puni d'une peine d'emprisonnement de un mois à un an et d'une amende de cinq cent mille (500 000) francs CFA à trois millions (3 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, même si le jet n'a causé aucun dommage.

Article 73 :

Tout commandant de bord d'un aéronef qui, sachant que celui-ci vient de causer ou d'occasionner un accident à la surface, n'a pas averti sans délai les autorités de l'aéroport le plus proche avec lequel il pouvait entrer en communication et a ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale et civile susceptible d'être mise à sa charge, est puni d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de un million (1 000 000) de francs CFA à dix millions (10 000 000) de francs CFA.

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

Article 74 :

Est puni d'un emprisonnement de un mois à six mois et d'une amende de cent mille (100 000) francs CFA à deux millions (2 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

a) 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 ou du commandant de bord ;

b) ne se conforme pas ou refuse de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celle des personnes transportées ;

c) fait usage à bord d'objets ou d'appareils dont le transport est interdit ;

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

Article 75 :

Sans préjudice des peines plus graves prévues par le code pénal, est punie d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans et d'une amende de cent mille (100 000) francs CFA à cinq millions (5 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

a) voies de fait, intimidation ou menace physique ou verbale contre un membre d'équipage, si un tel acte l'empêche de s'acquitter de ses fonctions ou rend difficile l'exercice de ses fonctions ;

b) refus d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant de bord ou par un membre d'équipage au nom du commandant de bord, aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef, de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord ou de maintenir l'ordre et la discipline à bord ;

c) acte de violence physique contre une personne ou acte d'agression sexuelle ou d'agression d'enfant ;

d) le fait de fumer dans les toilettes ou de fumer ailleurs dans des conditions susceptibles de compromettre la sécurité de l'aéronef ;

e) détérioration d'un détecteur de fumée ou de tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;

f) utilisation d'un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit.

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

Article 76 :

Sans préjudice de peines plus graves prévues par des textes spécifiques, est punie des peines prévues par le code pénal, toute personne qui détruit, détourne ou tente de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevés d'une hypothèque régulièrement inscrite.
Sont punies des mêmes peines toutes manœuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie.

Article 77 :

Sans préjudice des dispositions communautaires applicables dans l'espace UEMOA en matière douanière, toutes les dispositions de loi 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.

TITRE VII : PROCEDURE ET COMPETENCE

CHAPITRE I : PROCEDURE

Article 78 :

Sous réserve des dispositions communautaires applicables dans l'espace UEMOA, les infractions aux dispositions du présent code ainsi qu'aux règlements pris pour son application sont recherchées et constatées par des inspecteurs de l'aviation civile commissionnés à cet effet et assermentés, les agents de douane habilités à verbaliser, les officiers de police judiciaire et les sous officiers de gendarmerie agents de police judiciaire.

Article 79 :

Les inspecteurs de l'aviation civile peuvent à bord d'aéronefs procéder à des enquêtes, constats et perquisition. 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 80 :

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

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

Article 81 :

Les procès-verbaux dressés par les agents de douane habilités à verbaliser, les inspecteurs assermentés 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 82 :

Lorsqu'une information est ouverte, les inspecteurs de l'aviation civile commissionnés à cet effet et assermentés, les agents de douane habilités à verbaliser peuvent 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 règlementation 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 II : COMPETENCE

Article 83 :

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 exercées directement par l'administration de l'aviation civile sans préjudice du droit qui appartient au ministère public près ces juridictions.

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

Article 84 :

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

Article 85 :

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 II : AERODROMES

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

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

Article 86 :

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 87 :

Les normes techniques ayant une incidence sur la sécurité applicables 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 décret pris en Conseil des ministres sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile.

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

Article 88 :

Sans préjudice de l'application aux aérodromes militaires et aux zones et installations militaires des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique des articles 88 à 105 du code pénal, de dispositions du code de justice militaire et de dispositions spéciales, les dispositions du présent code et des décrets pris pour leur application relatives à la police des aérodromes et des installations à usage aéronautique s'appliquent :

a) aux aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;

b) aux aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'Etat ;

c) aux aérodromes à usage restreint ;

d) aux 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 89 :

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 88 ci-dessus est assurée par le ministre chargé de l'aviation civile.

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

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application du présent article.

Article 90 :

Les agents compétents 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 91 :

Les personnels de l'Agence de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de l'UEMOA peuvent assister les services de l'Etat dans les tâches de supervision de la sécurité et de la sûreté des aérodromes qui leur incombent.

Article 92 :

Les exploitants d'aérodromes civils sont tenus d'assurer le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronef ainsi que la prévention du péril animalier.

Des décrets pris en Conseil des ministres précisent les modalités d'application du présent article, notamment les catégories d'aérodromes civils concernées et les moyens mis en œuvre pour assurer le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs ainsi que la prévention du péril animalier.

CHAPITRE III : DISPOSITIONS SANITAIRES

Article 93 :

Le contrôle sanitaire aux frontières est régi sur le territoire du Burkina Faso par les dispositions du règlement sanitaire international pris par l'Organisation mondiale de la santé, comme prévu à l'article 123 du code de la santé publique, 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 IV : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Article 94 :

Tout projet de construction ou de modernisation d'un aéroport doit faire l'objet d'une étude d'impact environnemental tenant compte des normes sur l'environnement notamment celles de l'OACI.

Article 95 :

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 aérodromes comprenant notamment l'élimination ou le recyclage des déchets et la lutte contre la pollution.

Article 96 :

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

Les attributions, la composition et le fonctionnement de la Commission de contrôle des nuisances aéroportuaires sont fixés par décret pris en Conseil des ministres sur rapport du ministre chargé de l'aviation civile, après avis des ministres chargés de l'environnement et de la santé.

Article 97 :

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

a) 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 ;

b) les mécanismes consultatifs permettant de recueillir l'opinion et l'apport des populations ;

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

Article 98 :

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 99 :

Les dispositions des articles 100, 103, 104 et 108 ci-dessous sont applicables aux aérodromes particuliers, hélistations et hydrobases, sous réserve des dispositions législatives spécifiques auxdits aérodromes.

CHAPITRE I : REGLES DE CREATION ET D'UTILISATION

Article 100 :

Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités territoriales et les établissements public ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions définies par décret pris en Conseil des ministres.

Article 101 :

La création d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique par l'une des personnes physiques ou morales mentionnées à l'article 100 ci-dessus autre que l'Etat, donne lieu à la conclusion d'une convention entre le ministre chargé de l'aviation civile et ladite personne.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les modalités d'application du présent article, notamment les obligations respectives des parties devant figurer dans la convention.

Article 102 :

Le signataire de la convention prévue à l'article 101 ci-dessus et le tiers exploitant agréé par l'administration sont solidairement responsables à l'égard de l'État.

Article 103 :

Nul ne peut exploiter un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique s'il n'a obtenu de l'autorité administrative compétente un certificat d'aérodrome pour cet aérodrome.

Toutefois, la détention de ce certificat n'est pas obligatoire lorsque la masse maximale au décollage des aéronefs utilisés est inférieure à une limite fixée par voie réglementaire.

Article 104 :

La délivrance du certificat d'aérodrome prévu à l'article 103 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 administrative 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 à l'article 87 et au premier alinéa de l'article 92 du présent code.

L'autorité administrative compétente 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.

Un décret pris en Conseil des ministres précise les modalités d'application du présent article.

CHAPITRE II : POLICE

Article 105 :

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 des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes, les 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 chargé de l'aviation civile et le procureur du Faso.

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.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application du présent article.

Article 106 :

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 du règlement

n ° 11/2005/CM de l'UEMOA relatif à la sûreté de l'aviation civile au sein des Etats membres de l'UEMOA 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 156 du présent code, 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.

Un décret pris en Conseil des ministres précise les obligations qui incombent à chacune des catégories de personnes mentionnées au premier alinéa du présent article.

CHAPITRE III : EXPLOITATION

Article 107 :

Lorsque le signataire de la convention prévue au premier alinéa de l'article 101 ci-dessus ne se conforme pas aux obligations qui lui incombent du fait de cette convention, le ministre chargé 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 108 :

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 décret pris en Conseil des ministres.

CHAPITRE IV : SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Article 109 :

Sur les aéroports, les services d'assistance en escale sont fournis par les transporteurs aériens titulaires d'un permis d'exploitation aérienne délivré par l'administration de l'aviation civile, les exploitants d'aéroports et les prestataires agréés et certifiés à cet effet par l'autorité administrative compétente.

Les conditions de délivrance de l'agrément doivent être objectives, transparentes et non discriminatoires.

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 V : REDEVANCES

Article 110 :

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 111 :

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 101 ci-dessus.

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

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les modalités d'application du présent article, notamment les principes et les modalités de fixation de la redevance domaniale.

TITRE III : AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

Article 112 :

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 prévues à l'article 87 du présent code, sauf si des dérogations à une ou plusieurs de ces normes sont accordées.

Article 113 :

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 114 :

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

TITRE IV : SERVITUDES AERONAUTIQUES

Article 115 :

Afin d'assurer la sécurité de la navigation aérienne, il est institué aux abords des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique 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 relative à l'aviation civile internationale des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'OACI.

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

TITRE V : INFRACTIONS ET PENALITES

CHAPITRE I : DISPOSITIONS COMMUNES

Article 116 :

Les infractions prévues au présent titre peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés, outre par les officiers de police judiciaire et les sous-officiers de gendarmerie, agents de police judiciaire, par les inspecteurs de l'aviation civile commissionnés à cet effet et assermentés dans les conditions prévues par décret pris en Conseil des ministres.

Article 117 :

Sans préjudice de la compétence reconnue à d'autres fonctionnaires par les dispositions de l'article 116 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 dans les conditions prévues par décret pris en Conseil des ministres.

Article 118 :

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'administration de l'aviation civile.

CHAPITRE II : SERVITUDES AERONAUTIQUES

Article 119 :

Les infractions aux dispositions réglementaires concernant les servitudes aéronautiques de dégagement, radioélectriques et de balisages institués dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies d'une amende de dix millions (10 000 000) de francs CFA au plus.

En cas de récidive, les infractions sont punies d'une amende portée au double de celle prévue au premier alinéa du présent article et d'un emprisonnement de trois mois au plus ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 120 :

Sur réquisition du ministère public agissant à la demande du ministre chargé de l'aviation civile ou de la défense ou de l'autorité chargée de la régulation des télécommunications, le tribunal saisi aux fins de poursuite impartit aux personnes qui contreviennent aux dispositions de l'article 119 ci-dessus un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage, sous

peine d'une astreinte de cinquante (50 000) francs CFA au plus par jour de retard.

S'il y a lieu, l'astreinte court à compter de l'expiration du délai imparti par le tribunal et jusqu'au jour où la situation est régularisée.

En outre, si à l'expiration du délai imparti par le tribunal, la situation n'a pas été régularisée, l'administration peut faire procéder d'office à la réalisation des travaux aux frais et risques des personnes civilement responsables.

CHAPITRE III : PROTECTION DES AERODROMES, DES AERONEFS AU SOL ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE

Article 121 :

Sans préjudice, le cas échéant, de l'application des dispositions des articles 518, 519, 523 et 524 du code pénal réprimant les destructions, dégradations et dommages aux biens, est puni des peines prévues à l'article 533 du code pénal relatif aux actes d'interventions illicites dirigés contre l'aviation civile quiconque :

a) détruit ou endommage les installations ou services destinés à assurer le contrôle de la circulation des aéronefs, les télécommunications aéronautiques ou l'assistance météorologique ;

b) perturbe le fonctionnement de ces installations ou services, si ces faits sont de nature à compromettre la sécurité des aéronefs en service au sens du deuxième alinéa de l'article 535 du code pénal.

S'il résulte de ces faits des blessures, maladies ou la mort d'une ou plusieurs personnes, les peines sont celles prévues à l'article 534 du code pénal.

Article 122 :

Sur un aérodrome ou dans l'un des lieux mentionnés à l'article 88 du présent code, 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, le gestionnaire de l'aérodrome ou l'autorité compétente mentionnée à l'article 126 ci-dessous 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 le gestionnaire de l'aérodrome peut faire procéder d'office à l'exécution des travaux de remise en état des lieux aux frais des contrevenants.

Article 123 :

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, est passible d'une amende comprise entre cinquante mille un (50 001) francs CFA et un million (1 000 000) de francs CFA 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 brigade de gendarmerie des transports aériens est habilitée à procéder à l'abattage de tout animal divaguant qui nuit à la sécurité des personnes et des biens.

Article 124 :

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 125 :

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 124 ci-dessus, le gestionnaire de l'aérodrome ou l'autorité compétente mentionnée à l'article 126 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 le gestionnaire de l'aérodrome ou l'autorité compétente 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 126 :

Copie des procès-verbaux établis pour constater les infractions prévues au présent chapitre est adressée au directeur de l'administration 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 127 :

La réparation des atteintes portées au domaine public par les infractions mentionnées au présent chapitre est assurée par le tribunal territorialement compétent, saisi à cet effet par l'autorité prévue à l'article 126 ci-dessus.

Les infractions aux dispositions du présent titre ainsi que les règlements pris pour son application sont réprimées conformément aux dispositions prévues au Titre VI du Livre I.

LIVRE III SERVICES AERIENS

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 128 :

L'autorité administrative compétente coordonne et établit la mise en œuvre du programme national de sécurité en matière d'aviation civile en conformité avec les Annexes 1, 6, 8, 11, 13 et 14 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Elle se charge de le mettre à jour en fonction des évolutions de l'activité aéronautique nationale.

Article 129

Aux termes du présent code, les services aériens s'entendent des services suivants :

a) transport aérien ;

b) travail aérien ;

c) vols privés.

TITRE II : TRANSPORT AERIEN

CHAPITRE I : DEFINITION

Article 130 :

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

CHAPITRE II : CONTRAT DE TRANSPORT

Section I : Transport de personnes

Article 131 :

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

Article 132 :

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 133 :

La responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 comme prévu aux articles 138, 139 deuxième alinéa et 140 ci-dessous et du Règlement n° 02/2003/CM/UEMOA relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

Article 134 :

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

Article 135 :

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 136 :

Sans préjudice des autres dispositions du chapitre II, titre II, livre troisième du code pénal, les violences commises dans un aéronef sont punies dans les conditions prévues aux articles 318, 324 premier alinéa, 326 à 330, 333 à 335, 340 et 347 du code pénal.

Section II : Transport des marchandises

Article 137 :

Le contrat de transport de marchandises par air est constaté par une Lettre de transport aérien (LTA) ou un récépissé délivré par le transporteur.

Article 138 :

La responsabilité du transporteur de marchandises ou de bagages est régie par les dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ou de toute convention la modifiant et applicable au Burkina Faso, même si le transport n'est pas international au sens de cette Convention.

Article 139 :

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 Varsovie qui excluent ou limitent sa responsabilité lorsque le dommage résulte d'une faute inexcusable commise par lui-même ou un de ses préposés agissant dans l'exercice de

ses fonctions.
Est inexcusable, la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation sans raison valable.

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 140 :

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 141 :

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 142 :

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 soit :

a) effectue des contrôles de sûreté prévus à l'article 105 du présent code, du fret et des colis postaux qui lui sont remis ;

b) 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 administrative compétente, 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 ou l'autorité compétente.

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 143 :

Sous le contrôle des officiers de police judiciaire, 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 144 :

Les agents visés aux articles 116 et 117 du présent code 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 III : Affrètement et location d'aéronefs

Article 145 :

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 146 :

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

Article 147 :

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

Article 148 :

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 administrative compétente dans des conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Article 149 :

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.

Section IV : Prix excessivement élevé ou anormalement bas

Article 150 :

Le fait pour un transporteur aérien ou un prestataire de services de transport 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 du point 1 de l'article 7 du règlement n° 08/2002/CM/UEMOA relatif aux tarifs de passagers, de fret et de poste applicables aux services aériens à l'intérieur, de et vers les Etats membres de l'UEMOA, 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 la directive n° 02/2002/CM/UEMOA relative à la coopération entre la Commission et les structures nationales de concurrence des Etats membres et par la loi n° 15/94/ADP du 5 mai 1994 portant organisation de la concurrence, modifiée par la loi n° 033-2001/AN du 04 décembre 2001.

Article 151 :

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

Ces tarifs sont soumis à dépôt préalable.

L'autorité compétente peut suspendre l'application du tarif de base excessivement élevé ou anormalement bas au sens du règlement n° 08/2002/CM/UEMOA relatif aux tarifs de passagers, de fret et de poste applicables aux services aériens à l'intérieur, de et vers les Etats membres de l'UEMOA.

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.

CHAPITRE III : ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN

Article 152

Le transport aérien public consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, bagages ou marchandises, courrier à titre onéreux.

Article 153 :

L'activité de transporteur aérien public 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 dispositions du règlement n° 07/2002/CM/UEMOA relatif à l'agrément de transporteur aérien au sein de l'UEMOA.

Pour les transports aériens de passagers, de fret ou de courrier prévus au deuxième alinéa de l'article 2 du règlement n° 07/2002/CM/UEMOA, qui ne relèvent pas dudit règlement, l'activité de transporteur aérien public est subordonnée à des conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Article 154 :

L'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national, est soumise à autorisation préalable de l'autorité administrative compétente dans des conditions fixées par un décret pris en Conseil des ministres et, pour ceux de ces services relevant du règlement n° 24/2002/CM/UEMOA fixant les conditions d'accès des transporteurs aériens de l'UEMOA aux liaisons aériennes intracommunautaires, conformément aux dispositions dudit règlement et de la décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique.

Article 155 :

L'exploitation de services de transport aérien public 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 l'autorité compétente.

Article 156 :

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

Article 157 :

En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des amendes administratives prononcées par le ministre chargé de l'aviation civile à l'encontre de toute entreprise qui exerce une activité de transport aérien 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 158 :

En vue d'assurer la sécurité aérienne, les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique exercé par l'administration de l'aviation civile au sens de la directive n° 01/2004/UEMOA portant statut des administrations de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ou par le ministre chargé de l'aviation civile dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles 48, 50 et 51 du présent code.

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

Dans les tâches de contrôle qui lui incombent, l'administration mentionnée au premier alinéa du présent article peut être assistée par l'Agence communautaire de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile.

Article 159 :

L'administration de l'aviation civile mentionnée au premier alinéa de l'article 158 ci-dessus peut déléguer certaines de ses attributions de contrôle à un organisme technique habilité à cet effet.

Article 160 :

Outre les officiers et agents de police judiciaire, 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 79 du présent code, commissionnés à cet effet et assermentés.

Article 161 :

Les conditions d'application des articles 151, 155, 156, et 158 ci-dessus sont déterminées par décret pris en Conseil des ministres.

TITRE III : TRAVAIL AERIEN

Article 162 :

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

Article 163 :

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

Article 164 :

Avant toute utilisation, les aéronefs et leurs équipements destinés à un travail aérien doivent être agréés par l'autorité compétente.

Article 165 :

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

Article 166 :

Sans préjudice des dispositions de l'article 164 ci-dessus, les dispositions des articles 158 et 159 ci-dessus relatives au contrôle technique des entreprises de transport aérien en vue d'assurer la sécurité aérienne sont applicables aux entreprises de travail aérien.

Article 167 :

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

Article 168 :

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application du présent titre.

LIVRE IV : PERSONNELS DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE I : CATEGORIES DE PERSONNELS

Article 169 :

Aux termes des dispositions du présent code, les personnels de l'aéronautique civile sont regroupés dans les catégories de personnels spécialisés ci-après :

a) les personnels navigants professionnels ;

b) les personnels navigants non professionnels ;

c) les autres personnels aéronautiques.

CHAPITRE II : TITRES ET QUALIFICATIONS

Article 170 :

Nul ne peut exercer les fonctions de personnel navigant d'un aéronef civil ou les fonctions d'un autre personnel aéronautique s'il ne détient une licence éventuellement assortie d'une qualification en cours de validité conformément aux dispositions prises par l'autorité administrative compétente.

Article 171 :

Les titres aéronautiques désignés sous l'appellation 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 administrative compétente 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 III : MEDECINE AERONAUTIQUE

Article 172 :

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 173 :

Ces certificats sont délivrés, après examen, par des médecins examinateurs ou des organismes de médecine aéronautique agréés par l'autorité administrative compétente dans des conditions fixées par décret. Celles-ci portent notamment sur les moyens matériels spécifiques mis en œuvre et sur la formation en médecine aéronautique du personnel médical.

Article 174 :

L'agrément des organismes de médecine aéronautique et des médecins examinateurs peut être retiré 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 et après que la personne concernée a été mise en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

Ces organismes et ces médecins sont soumis au contrôle de l'autorité administrative compétente dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles 48, 50 et 51 du présent code.

Article 175 :

Les décisions prises par les organismes de médecine aéronautique ou les médecins examinateurs peuvent faire l'objet, par l'intéressé ou son employeur, d'un recours auprès de l'autorité administrative compétente.

CHAPITRE IV : REGISTRES

Article 176 :

Tout personnel de l'aéronautique civile doit être inscrit sur le registre spécial correspondant à sa catégorie.

Toutefois le personnel des services complémentaires de bord recruté pour une durée inférieure à six mois n'est pas soumis à cette procédure d'enregistrement.
Ledit registre est tenu par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Article 177 :

Pour être inscrit sur un des registres cités à l'article176 ci-dessus, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

a) être titulaire d'une licence en cours de validité correspondant au registre considéré ;

b) n'avoir encouru aucune condamnation à l'emprisonnement ou à une peine plus grave soit pour crime, soit pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

CHAPITRE V : DISCIPLINE

Article 178 :

Tout personnel de l'aéronautique civile peut faire l'objet de sanctions s'il est reconnu coupable d'infractions au présent code et aux textes d'application.

Article 179 :

Un organe de discipline est chargé de proposer à l'autorité administrative compétente 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 169 ci-dessus.

TITRE II : PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

CHAPITRE I : REGLES GENERALES

Article 180 :

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

a) le commandement et la conduite des aéronefs ;

b) les services complémentaires de bord comprenant, notamment, le personnel navigant de cabine du transport aérien.

Article 181 :

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

a) catégorie I : transport aérien ;

b) catégorie II : travail aérien.

CHAPITRE II : COMMANDANT DE BORD ET EQUIPAGE

Article 182 :

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 183 :

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 184 :

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 185 :

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 :

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

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

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

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

e) d'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées aux paragraphes précédents.

Le règlement du litige est porté, le cas échéant, devant le tribunal compétent.

CHAPITRE III : CONDITIONS DE TRAVAIL

Article 186 :

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 187 :

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 188 :

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 187 ci-dessus.

Article 189 :

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 190 :

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 191 :

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 192 :

Pour des raisons de sécurité, la durée du temps de service des salariés qui exercent l'une des fonctions énumérées à l'article 180 du présent code ne peut excéder une limite définie par l'autorité administrative compétente.

Article 193 :

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

Article 194 :

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.

CHAPITRE IV : INFRACTIONS ET PENALITES

Article 195 :

Est punie d'un emprisonnement d'un an au plus et d'une amende de douze millions (12 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura exercé un des emplois correspondant aux licences et qualifications du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en infraction avec les dispositions du présent titre.

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

TITRE III : PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL

Article 196 :

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 197 :

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 arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

TITRE IV : AUTRES PERSONNELS AERONAUTIQUES

Article 198 :

Les autres personnels aéronautiques sont :

a) le personnel des services de la circulation aérienne ;

b) l'agent technique d'exploitation ;

c) le technicien d'entretien d'aéronef.

Article 199 :

Le personnel des services de la circulation aérienne comprend les personnels assurant les services du contrôle de la circulation aérienne, les personnels assurant le service d'information de vol et d'alerte sur un aérodrome et les personnels de maintenance des équipements de navigation aérienne.

Pour exercer ses fonctions de gestion du trafic aérien, le contrôleur de la circulation aérienne doit être titulaire d'une licence et de qualifications en cours de validité correspondant aux privilèges à exercer.

Pour assurer ses fonctions, le personnel assurant le service d'information de vol et d'alerte sur un aérodrome doit être titulaire de la qualification en cours de validité correspondant aux privilèges à exercer.

Article 200 :

Pour exercer ses fonctions, l'agent technique d'exploitation doit être titulaire d'une licence.

Les attributions des agents techniques d'exploitation sont définies par l'autorité administrative compétente.

Article 201 :

Pour exercer ses fonctions, le technicien d'entretien d'aéronef doit être titulaire d'une licence et de qualifications en cours de validité. Les attributions des techniciens d'entretien d'aéronef sont définies par l'autorité administrative compétente.

Article 202 :

Les conditions de délivrance de ces titres sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

TITRE V : FORMATION AERONAUTIQUE

Article 203 :

Les organismes qui dispensent la formation 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.

Un décret pris en Conseil des ministres fixe les conditions d'agrément, notamment, l'organisation, les moyens humains et matériels, les garanties financières ainsi que sur les programmes de formation et d'opérations.

Article 204 :

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.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'habilitation, notamment la détention des titres aéronautiques et de qualifications requis.

Article 205 :

L'agrément des organismes de formation ainsi que l'habilitation des examinateurs prévus aux articles 203 et 204 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 48, 50 et 51 du présent code.

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

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 206 :

Pour l'application du présent livre, l'accident, l'incident grave ou l'incident, survenus à un aéronef civil, s'entendent au sens de l'Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 207 :

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.

L'enquête technique menée à la suite d'un accident ou d'un incident d'aviation civile a pour seul objet de collecter et d'analyser 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 208 :

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 :

a) 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 ;

b) 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 209 :

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 210 :

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 arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

TITRE II : ORGANISME D'ENQUETE

Article 211 :

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 212 :

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 chargé de l'aviation civile.

Cependant, des agents habilités à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile peuvent effectuer les actes d'enquête prévus aux articles 220 et 221 du présent code sous l'autorité du responsable de l'organisme d'enquête.

Ces agents sont dénommés enquêteurs de première information.

Article 213 :

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

Article 214 :

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

Article 215 :

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les modalités d'application du présent titre, notamment la nature de l'organisme d'enquête, les conditions de nomination de ses membres, le mode de financement des enquêtes techniques, les conditions de commissionnement des enquêteurs techniques et d'habilitation des agents pouvant effectuer certains actes d'enquête ainsi que les cas et les conditions dans lesquels des experts de nationalité étrangère et des représentants d'autres Etats peuvent participer à l'enquête technique.

TITRE III : ENQUETE TECHNIQUE

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

Article 216 :

Toute personne physique ou morale qui, de par ses fonctions ou son activité, est appelée à connaître d'un accident ou d'un incident d'aviation civile, est tenue d'en rendre compte sans délai au ministre chargé de l'aviation civile, à l'organisme d'enquête lorsque celui-ci a un caractère permanent ou, le cas échéant, pour une personne physique, à son employeur dans des conditions définies par décret pris en Conseil des ministres.

La même obligation s'applique à l'égard de la connaissance d'un «événement».

Est considéré comme un «événement» 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 relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

Une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile ou d'un «événement», dans les conditions prévues aux premier et deuxième alinéas du présent article, ne peut faire l'objet d'aucune sanction disciplinaire ou administrative, sauf en cas de manquement manifeste de sa part aux règles de sécurité.

Article 217 :

Nul ne peut sur les lieux où est survenu un accident, de quelque façon que ce soit, modifier ou déplacer les éléments de l'enquête ou procéder à des prélèvements de ou sur ces éléments, qu'il s'agisse des lieux proprement dits, de l'aéronef ou de son

épave, sauf si des exigences de sécurité ou la nécessité de porter assistance aux victimes le commandent.

Article 218 :

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 219 :

Si nécessaire, lors de leur intervention sur le lieu de l'accident ou de l'incident, telle que définie à l'article 220 ci-dessous, les enquêteurs techniques ou, à défaut, les enquêteurs de première information prennent les mesures propres à assurer la préservation des indices.

CHAPITRE III : POUVOIRS DES ENQUETEURS

Article 220 :

Les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information ont accès immédiatement et librement au lieu 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 221 :

Les enquêteurs techniques ou, sur instruction du responsable de l'organisme d'enquête, les enquêteurs de première information peuvent procéder, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, pièces ou de tout élément qu'ils estiment susceptibles de contribuer à la détermination des causes de l'accident ou de l'incident.

Lorsque l'accident ou l'incident a entraîné l'ouverture d'une enquête judiciaire, les enquêteurs techniques ne peuvent procéder au prélèvement prévu au premier alinéa du présent article qu'avec l'accord du procureur 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 222 :

Les enquêteurs techniques ou, sur instruction du responsable de l'organisme d'enquête, les enquêteurs de première information peuvent procéder, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, au prélèvement des enregistreurs de bord et des supports d'enregistrement.

Les enquêteurs techniques ont accès immédiatement au contenu des enregistreurs de bord et à tout autre enregistrement jugé utile et peuvent procéder à leur exploitation.

Selon les modalités prévues aux articles 96 et 163 du 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 223 :

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 à l'article 96 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 224 :

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 le corps des victimes.

Article 225 :

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 226 :

Tous les membres de l'organisme d'enquête ainsi que tous les experts et représentants participant à l'enquête sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues à l'article 374 du code pénal.

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 et, afin de prévenir un accident ou un incident grave, transmettre des informations résultant de l'enquête technique à l'administration de l'aviation civile et aux personnes physiques et morales dont l'action concourt à la sécurité du transport aérien.

Article 227 :

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 délais les plus brefs de mesures correctrices résultant de ces recommandations.

Article 228 :

A l'issue de l'enquête technique, l'organisme d'enquête rend public un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident.

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 229 :

Avant la remise officielle du rapport à l'autorité compétente prévu à l'article 228 ci-dessus, 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.

Article 230 :

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 d'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 PENALITES

Article 231 :

Est puni d'un an d'emprisonnement et de dix millions (10 000 000) de francs CFA d'amende, quiconque, de par ses fonctions ou son activité, est appelé à connaître d'un accident ou d'un incident, de ne pas en rendre compte dans les conditions définies au premier alinéa de l'article 216 du présent code.

Article 232 :

Est puni d'un an d'emprisonnement et de dix millions (10 000 000) de francs CFA d'amende, le fait d'entraver l'action de l'organisme d'enquête soit :

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

b) 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.

Article 233 :

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement des infractions définies au présent titre.

Les peines encourues par les personnes morales sont :

1) une amende de cinquante millions (50 000 000) de francs CFA ;

2) une ou plusieurs des peines complémentaires suivantes :

a) 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 ;

b) 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 ;

c) l'exclusion des marchés publics à titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus dans les conditions prévues à l'article 40 du code pénal ;

d) l'affichage de la décision prononcée ou la diffusion de celle-ci par voie de presse dans les conditions prévues à l'article 49 du code pénal.

LIVRE VI : ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE

Article 234 :

L'administration de l'aviation civile est une structure dotée de la personnalité juridique, de l'autonomie financière et de gestion, conformément à la règlementation communautaire de l'UEMOA en la matière.

Elle développe, administre, règlemente pour le compte de l'Etat, les activités d'aviation civile et est chargée d'assurer notamment les missions de règlementation, de contrôle et de supervision en matière de sécurité et de sûreté.

Sa création, son organisation et son fonctionnement font l'objet de décrets pris en Conseil des ministres.

DISPOSITIONS FINALES

Article 235 :

Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au code de l'aviation civile, notamment l'ordonnance n° 69-/025/PRES/PL-TP du 12 mai 1969 portant code de l'aéronautique civile au Burkina Faso.

Article 236 :

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

Ainsi fait et délibéré en séance publique
à Ouagadougou, le 06 avril 2010.

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

Kanidoua NABOHO

Le Secrétaire de séance

Achille Marie Joseph TAPSOBA