

L'Emblème du jour

JOURNAL D'INFORMATION, D'ANALYSE, D'INVESTIGATION ET DE PUBLICITÉ

Porto-Novo, Rép. Bénin - Email : lemblemedujour@gmail.com - Tél. : +229 97 9046 40

RADIO PLANÈTE EN DEUIL

Le journaliste animateur Jacques AGBOZO décédé

P. 02

PRÉSIDENTIELLE DE 2026 AU BÉNIN

P. 04

LES CARTES DE TALON DANS LE ZOU / COLLINES



LOI PORTANT CODE DE L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE EN RÉPUBLIQUE DU BÉNIN P. 7 - 8 - 9 - 10 - 11



L'intégralité du texte promulgué

DON DE MATÉRIELS ET D'ÉQUIPEMENTS À LA DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE LA SANTÉ DU COUFFO P. 03

Un appui au renforcement du système de santé et au bien-être des enfants



CONDAMNATION À DES PEINES D'AMENDES JUDICIAIRES P. 02



Communiqué de l'Agent Judiciaire du Trésor

APPARTEMENTS MEUBLÉS À PORTO-NOVO
«FENOU GUEST HOUSE»

+229 98 90 46 40

SALLE DE FÊTE ET DE CONFÉRENCE
«ELONA HOUSE» À PORTO-NOVO

+229 98 90 46 40



CONDAMNATION À DES PEINES D'AMENDES JUDICIAIRES**Communiqué de l'Agent Judiciaire du Trésor**

Communiqué de l'Agent Judiciaire du Trésor invitant les personnes condamnées à des peines d'amendes judiciaires par les juridictions pénales à s'acquitter volontairement de cette condamnation au Trésor Public ou via la plateforme e-Quittance du Trésor Public à l'adresse <https://tresorbenin.bj/> pour compter de la présente annonce.

**RADIO PLANÈTE EN DEUIL****Le journaliste animateur Jacques Agbozo décédé**

La mort a eu raison d'un autre journaliste béninois. Après, François Xavier Noumon le lundi 22 juillet 2024, Aboubacar Sadikou le mercredi 7 août 2024, Thierry Lamissi le vendredi 16 août 2024, c'est le journaliste locuteur Fon de Radio Planète qui a tiré sa révérence au petit matin du jeudi 05 septembre 2024.

L'information a été confirmée dans la matinée du jeudi 5 septembre 2024 sur Facebook par sa collectivité. « Nous regrettons de vous annoncer la disparition tragique et prématuré de notre frère Agbozo Jacques ... » a publié "La famille Agbozo-Fa"

Adam Houétenon du journal "La primeur", a rendu hommage à celui dont le départ « est une grande perte pour tous ceux qui ont été touchés par son travail et son intégrité ». « Fofo Jacques avait l'art de traiter des thématiques variées avec un professionnalisme exemplaire », témoigne le journaliste. Il a expliqué que Feu Jacques Agbozo savait toujours poser les bonnes questions et apporter des éclairages pertinents lors de ses émissions. Des tranches radiophoniques qu'il animait en respectant la déontologie journalistique, a indiqué Adam Houétenon.

Le journaliste animateur Prince Herbert de « Océan Fm » a aussi salué la mémoire de l'illustre disparu. Dans un poste sur sa page facebook Prince Herbert souhaite que l'âme de Feu Jacques Agbozo repose en paix.

« Ta voix résonnera toujours dans nos cœurs », assure le jeune journaliste Josed Ezéchiel Iféoluwa. Il pense que c'est une figure incontournable de l'animation en langue fon que la presse béninoise a perdue.

Selon Bip Radio, Jacques Agbozo se tortait de douleur. Il a été hospitalisé, informe l'organe. Le regretté laisse derrière lui une femme et trois enfants.

**MÉDIAS AU BÉNIN****www.lemblemedujour.com, votre nouveau site d'informations**

Dans le souci de mieux vous informer et surtout vous servir, EMERIC PRODUCTION qui édite votre journal « L'Emblème du jour » a lancé le jeudi 15 août 2024 le site www.lemblemedujour.com.

Sur ce site, vous aurez désormais lire tous les articles et télécharger toutes les parutions de votre journal « L'Emblème du jour » ainsi que toutes les publicités de ELONA HOUSE et de FENOUE GUEST HOUSE. Mieux ce site est également un espace publicitaire pour tous nos partenaires, soutiens, sponsors.

Sur www.lemblemedujour.com, faites cœur chez vous.

**VISITEZ NOTRE SITE
VIA CE LIEN**

www.lemblemedujour.com

L'Emblème du jour

JOURNAL D'INFORMATION, D'ANALYSE, D'INVESTIGATION ET DE PUBLICITÉ

Porto-Novo, Rép. Bénin - Email : lemblemedujour@gmail.com - Tél. : +229 97 9046 40

ISBN : 978-99982-1-737-9 DÉPÔT LÉGAL N° : 15577

N° 495-24/HAAC/PT/CLC/SG/DAJDC/SDC/SCS

Porto-Novo, Rép du Bénin
Email : lemblemedujour@gmail.com
Tél : +229 98904640

PRODUCTION
Ets EMERIC PRODUCTION
RCCM RB/PNO/09A848

DIRECTEUR DE PUBLICATION
Emeric Joël ALLAGBE
Tél. : +229 97904640

CONTACTS SECRÉTARIAT
Tél. : (+229) 55499999 / 55500707

RÉDACTION
Emeric Joël ALLAGBE
Aimé HOUENOU
Eric OBINTI
Bernice ALOVOKPINHOU

PHOTOS
Benoît KOFFI
+229 97897626

MAQUETTE ET GRAPHISME:
Mayass NOUMON
+229 96138484

ESCROQUERIE EN LIGNE AU BÉNIN

L'INStAD alerte sur un faux recrutement

L'Institut National de la Statistique et de la Démographie (INStAD) informe le public qu'une fausse information circule, depuis quelques jours, sur les réseaux sociaux. Cette rumeur concerne un prétendu recrutement d'agents enquêteurs auquel l'INStAD serait associé avec le Ministère de l'Agriculture, de l'Élevage et de la Pêche (MAEP).

Le mode opératoire des auteurs de cette arnaque consiste à publier une fausse liste d'agents de terrain présélectionnés, puis à contacter ces personnes pour leur demander, entre autres, de payer une somme d'argent, censée couvrir les coûts de fabrication de badges et de cartes, afin d'être définitivement retenus.

L'INStAD tient à préciser à toute la population béninoise que, en aucun cas et sous aucune circonstance, l'Institut ne demande de frais aux candidats dans le cadre des recrutements qu'il organise. L'INStAD n'est nullement impliqué, de près ou de loin, dans ces manœuvres frauduleuses, dont le seul objectif est d'escroquer nos concitoyens à la recherche d'emploi. Les appels à candidatures officiels de l'INStAD sont disponibles sur la plateforme « <https://recrutement.instad.bj> »

Par ailleurs, il rappelle que les autorités administratives et judiciaires compétentes ont déjà été saisies pour identifier les auteurs et complices de ces tentatives d'escroquerie.

À ce titre, l'INStAD sollicite la collaboration de tous en invitant la population à dénoncer ces pratiques malveillantes au numéro 42 22 22 22.

Fait à Cotonou, le 3 septembre 2024

DÉTECTION DE TALENTS

74 jeunes joueurs retenus par la FBF

La Fédération béninoise de football (FBF) a publié, le mercredi 4 septembre dernier, la liste des 74 jeunes joueurs sélectionnés à l'issue de la phase de détection de talents.

Ces jeunes sont invités à se rendre à Porto-Novo pour une réunion organisée par la FBF. Prévue pour le mardi 10 septembre 2024 à 7h00, la rencontre aura lieu au siège de la Fédération, situé dans le quartier de Djassin à Porto-Novo.

La liste complète des talents retenus est disponible ci-dessous.

FÉDÉRATION BÉNINOISE DE FOOTBALL (FBF)
ASSOCIATION NATIONALE RÉGIE PAR LA LOI DU 1ER JUILLET 1901 ET ENREGISTRÉ SOUS LE N° 95/038/MS/AT/DC/DA/SAAP ASSOC

COMMUNIQUE

La FBF invite les jeunes ayant précédemment participé aux tests de détection, particulièrement ceux dont les noms sont retenus dans le tableau ci-dessous à prendre part à la seconde phase d'identification qui se tiendra le mardi 10 septembre 2024 à partir de 7 Heure 00 MN. Le rassemblement est prévu au siège de la Fédération Béninoise de Football sis à Porto-Novo au quartier Djassin.

LISTE DES JOUEURS RETENUS POUR LA SELECTION FINALE DE L'IDENTIFICATION NATIONALE Aout 2024					
1	Djédé Raphiou	26	Boudé Razim	51	Houngké Judikael
2	Ogah Souberou	27	Imourou Gouda Zakari	52	Golou Trésor
3	Akadiri Motawakil	28	Yarou Amdane	53	Agbénouzan Kodjo
4	Souradjou Amour	29	Aboulaye Latif	54	Mama Aglossi Karim
5	Sobou Aziz	30	Nonga Simon	55	Akondé Amour
6	Boukari Moudachirou	31	Tarikatohou Abdoulaye	56	Ahokpe Akpede
7	Djakou Latifou	32	Simanta Tidodabaa	57	Medji Esperance
8	Kpogueh Ranzine	33	Tiakato Alexis	58	Sidi-Touré Djibril
9	Sakan Moucharaf	34	Iropa Seneque	59	Bio-Bangana Fayad
10	Kakpovi Melchior	35	Mamatoure Bassitou	60	Zinsou Sebastien
11	Boni Boukari Rayane	36	Ahouandjinou Samuel	61	Houngue Claude
12	Boukari Manchour	37	Issifou Assiniou	62	Houndagnon Salome
13	Soumanou Moufidou	38	Alassane Baskou	63	Singbo Sabin
14	Saka Souleymane Achimi	39	Orou Kilian	64	Dansou Monbonheur
15	Deman Moussa	40	Mohamed Malik	65	Yacoubou Farid
16	Garba Abdalla	41	Baba Chenhana	66	Hounguevou Anselme
17	Soulé Bilale	42	Mamou Ishaou	67	Segla Lopez
18	Saka Ridouane	43	Gawou Kawilou	68	Koudenoukpo Gerard
19	Saka Aboubakar	44	Assigbé Osias	69	Tchégui Awal
20	Kona Farid	45	Todan Chaddai	70	Bio Mondja Tresor
21	Ourou Keinou Ichaou	46	Blessi Othniel	71	Kouagou Oscar
22	Kotchoni Régis	47	Adjewoda Rodrigue	72	Okri Précieux
23	Doumbani Rayane	48	Tchoukou Triomphe	73	Asoumanou Farouk
24	Moussa yaya Daliene	49	Edji Joel	74	Gbaguidi Etienne
25	Toungou Zaidou	50	Assimanda Marc		

Fait à Porto-Novo, le 03 septembre 2024

Le Secrétaire Général,
Claude PAQUI

DON DE MATÉRIELS ET D'ÉQUIPEMENTS À LA DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE LA SANTÉ DU COUFFO

Un appui au renforcement du système de santé et au bien-être des enfants

L'hôpital de zone d'Aplahoué a accueilli, ce 5 septembre, une cérémonie de remise de matériels et d'équipements à la Direction Départementale de la Santé (DDS) du département du Couffo. Cette initiative s'inscrit dans l'effort global visant à soutenir le Bénin dans la réduction de la mortalité maternelle et néonatale au Couffo.

Quatre appareils de photothérapie, dix oxymètres de pouls, deux photomètres HemoCue glucose pour la mesure du taux d'hémoglobine et du glucose, 50 cartons de phénobarbital, des intrants de nutrition pour la prise en charge des enfants malnutris ainsi que des intrants pour, l'hygiène et l'assainissement de base, ont été offerts à l'hôpital de zone d'Aplahoué. Ces équipements contribueront à la réduction de la mortalité maternelle et néonatale, et infantile dans la département. Acquis grâce aux Fonds Français MUSKOKA et aux fonds propres de l'UNICEF, ils sont destinés à l'hôpital de zone Aplahoué-Djakotomey-Dogbo et au Centre Hospitalier Départemental du Mono/Couffo.



« Cette remise symbolique témoigne de l'engagement continu de l'UNICEF au Couffo. Elle vise à répondre aux besoins sociaux des populations, en particulier à travers l'amélioration des soins pour les mères et les nouveau-nés. Notre objectif est de réduire la mortalité maternelle et néonatale, tout en améliorant les conditions d'hygiène dans les établissements de santé », a déclaré Ousmane Niang, Représentant de l'UNICEF au Bénin.

Cet appui à la DDS Couffo survient dans un contexte national où la mortalité maternelle et néonatale demeure un défi crucial pour le système de santé béninois. Malgré les progrès réalisés ces dernières années – avec une réduction du taux de mortalité néonatale de 38 à 23 pour 1 000 naissances vivantes entre 2014 et 2021, selon les données de l'Enquête par Grappes à Indicateurs Multiples (MICS) – des efforts supplémentaires sont nécessaires pour atteindre l'Objectif de Développement Durable 3 d'ici à 2030, qui vise à « réduire d'un tiers la mortalité prématurée due aux maladies non transmissibles ».



Christophe Mègbédji, préfet du département du Couffo, après une présentation des fonctionnalités des nouveaux équipements par le DDS, a salué l'initiative et le dynamisme de l'équipe de l'UNICEF. Il a encouragé le personnel médical à faire bon usage des équipements et exhorté les Agents de Santé Communautaires Qualifiés (ASCQ) à encadrer efficacement les relais communautaires, les invitant à travailler avec abnégation au sein des communautés.

Depuis sa prise de fonction en juillet dernier, Ousmane Niang a visité quatre départements du Bénin, le Couffo étant le dernier en date après le Borgou, la Donga et l'Atacora, situés dans le nord du pays. Le Couffo fait partie des départements prioritaires pour le cycle de coopération Bénin-UNICEF 2024-2026, où l'organisation déploiera des programmes d'éducation, de protection de l'enfance, de santé et de politiques sociales.

Viwanou Mètogandé Honvou

PRÉSIDENTIELLE DE 2026 AU BÉNIN

LES CARTES DE TALON DANS LE ZOU/COLLINES

Qui va loin, ménage sa monture. En tout cas au sein de la mouvance présidentielle, les choses se mettent petitement en place pour les présidentielles de 2026. Dans le Zou/Collines, la machine à gagner de TALON pourrait être huilée politiquement par certaines figures. Il s'agit du président Joseph Fifamè DJOGBÉNOU, du maire Luc ATROKPO, des députés Natondé AKÉ, Edmond AGOUA, Janvier YAHOUÉDEOU, André OKOUNLOLA, Nicaise FAGNON, Hervé HEHOMEY, Dah Édouard BEHANZIN, Léopold LOKOSSOU, Nazaire SADO, Armand GANSE, Joachim DAHISSHO, des anciens ministres Lambert KOTY et Joseph AHANHANZO...



Président de l'Union Progressiste le Renouveau, le professeur Joseph Fifamè DJOGBÉNOU aura un rôle déterminant à jouer en 2026 au sein de l'équipe qui devra porter au Palais de la Marina le successeur de Patrice TALON.



Actuellement maire de Cotonou et plusieurs fois élu député, Luc ATROKPO est un baobab politique. Dans le Zou/Collines, ce leader de l'Union Progressiste le Renouveau pèsera de tout son poids pour faire gagner le candidat de Patrice TALON en 2026.



Plusieurs fois ministre et député, Natondé AKÉ est une force politique incontournable dans le Plateau d'Abomey. Leader de l'Union Progressiste le Renouveau et président du Groupe parlementaire Union Progressiste le Renouveau, ce dinosaure apportera son sel dans la sauce de la mouvance en 2026 dans le Zou/Collines



Plusieurs fois député et leader de l'Union Progressiste le Renouveau, Edmond AGOUA est une force tranquille dans les Collines. En tout cas sur plus d'une décennie, il a dicté politiquement sa loi dans cette région. En 2026, il apportera aussi un plus dans la machine de la mouvance.



Ancien député et leader du Bloc Républicain (BR) Janvier YAHOUÉDEOU dispose d'un électorat stable. En 2026, il aura également son mot à dire.



Ancien député et ambassadeur du Bénin près de la République de Russie, André OKOUNLOLA est un grand soutien de Patrice TALON dans les Collines. En 2026, il apportera son savoir faire à l'équipe de campagne.



L'he Nicaise FAGNON n'est plus à présenter. Plusieurs député et ministre, ce cadre chevronné est un exemple à suivre en politique. Avec son soutien à TALON, sa détermination et son engagement, il apportera une bouée d'oxygène à la machine de la mouvance dans les Collines sous la bannière de l'Union Progressiste le Renouveau.



Ancien ministre, Hervé HEHOMEY est aujourd'hui député et leader du Bloc Républicain (BR). Dans le Zou, il a fait des percées politiques ces dernières années. Son soutien à la machine de la mouvance en 2026 ne fera pas défaut.



Actuellement député, Dah Édouard BEHANZIN est un proche du président Patrice TALON. Dans le Zou, il aura son mot à dire dans l'équipe de campagne en raison de la confiance qu'il bénéficie du grand chef.



Leader de l'Union Progressiste le Renouveau et député, Léopold LOKOSSOU ne sera pas des moindres dans la bataille de 2026. Il bénéficie du soutien des acteurs du monde agricole et payson dont il est l'un des portes voix au Palais des Gouverneurs à Porto-Novo.



Ancien député et leader du Bloc Républicain (BR), Nazaire SADO a toujours gardé son terrain politique dans le Zou. En 2026, la machine de la mouvance pourra compter sur lui.



Leader du Bloc Républicain (BR) et soutien du président Patrice TALON, Armand GANSE sera de la bataille de 2026 dans le Zou. Il reste un exemple du militantisme politique pour la jeunesse.



Ancien député et conseiller communal, Joachim DAHISSHO est un leader du Bloc Républicain (BR) dans le Zou. Fidèle à sa base, il sera d'un grand appui pour la machine de la mouvance en 2026 dans la région du Zou.



Ancien ministre, Lambert KOTY n'a pas perdu ses plumes dans le plateau d'Abomey. Il fera également profiter à la machine de la mouvance dans le Zou ses expériences.



Joseph Ahanhanzo-Glèle, ancien Ministre, Députant suppléant, personnalité de la 23ème circonscription électorale, ayant un contact très étroit avec les corps constitués des milieux culturels et culturels, son appui en 2026



ELONA HOUSE

Salle de fête et de conférence à Porto-Novo

 98 90 46 40

Une destination unique au Bénin, dans la ville de Porto-Novo pour vos sorties d'entreprises ou événements privés

Vous souhaitez organiser un séjour dans un lieu original, inspirant et complètement équipé?

Nous avons ce qu'il vous faut!



ELONA HOUSE dispose d'espaces professionnels inédits.

Accueillez vos invités dans un écrin de nature.

Mariage, anniversaire, communion, baptême, réunion, séminaire, cologie, séjour en famille et réception de tout genre?

Nous avons aussi tout pour vous accueillir !



**Porto-Novo, Djassin
Houinvé - Tokpota**



+229 95534395 / 55500707



+229 98904640 / 55499999



GUEST HOUSE FENOOU

Appartements & Chambres meublés

 98 90 46 40



Vous êtes à la recherche d'un appartement meublé ?

Pour les voyageurs qui aiment se sentir partout comme chez eux, l'appartement est l'hébergement idéal.



Les groupes et les familles peuvent profiter des chambres et de la cuisine pour s'isoler ou se retrouver autour d'un repas pour planifier les activités du lendemain.

Les appartements sont disponibles pour de courts ou longs séjours



**Porto-Novo, Djassin
Houinvé - Dowa - Tokpota**



+229 95534395 / 55500707



+229 98904640 / 55499999

LOI PORTANT CODE DE L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE EN RÉPUBLIQUE DU BÉNIN

L'intégralité du texte promulgué

Table with 4 columns containing the full text of the Benin Civil and Commercial Aviation Code, including articles, definitions, and organizational structure.

Article 18 : Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre béninois qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

Article 19 : Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être exploité en République du Bénin au-delà de six (6) mois par une personne physique de nationalité béninoise ou une personne morale de droit béninois sans être inscrit sur le registre national.

Les conditions et procédures d'inscription sont définies par voie réglementaire.

Article 20 : L'inscription sur le registre identifie l'aéronef. Cette inscription est attestée par la délivrance par l'organisme national en charge de l'aviation civile d'un certificat d'immatriculation portant le nom du propriétaire, un numéro d'ordre et la désignation de la catégorie à laquelle appartient l'aéronef.

Article 21 : La tenue du registre d'immatriculation est de la responsabilité de l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Article 22 : Tout certificat délivré par l'organisme national en charge de l'aviation civile peut être suspendu ou annulé en cas de non-respect des obligations par le propriétaire.

SECTION 2 NATIONALITE

Article 23 : Tout aéronef immatriculé en République du Bénin a la nationalité béninoise.

Il porte les marques de nationalité et d'immatriculation prévues par les textes réglementaires en vigueur en République du Bénin.

Article 24 : Un aéronef immatriculé en République du Bénin perd sa nationalité béninoise si les conditions prévues aux articles 14, 15 et 17 de la présente loi ne sont plus remplies.

Article 25 : Au cas où l'une des conditions prévues aux articles 14, 15 et 17 de la présente loi ne se trouve plus remplie, le propriétaire de l'aéronef fait la déclaration à l'organisme national en charge de l'aviation civile. Celui-ci procède à la radiation de l'aéronef du registre d'immatriculation.

A défaut de déclaration du propriétaire, la radiation du registre d'immatriculation est prononcée par l'organisme national en charge de l'aviation civile, s'il est établi que la condition indiquée au 1^{er} alinéa du présent article est remplie.

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

Article 26 : Sauf cas de vente forcée, un aéronef ne peut être radié du registre d'immatriculation s'il n'a été donné mainlevée préalable du droit inscrit conféré.

Article 27 : Sauf cas de vente forcée, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être obtenue dans un autre Etat, sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires.

Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, l'organisme national en charge de l'aviation civile doit refuser toute radiation.

Article 28 : Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord de l'aéronef sont régis par :

- la loi de l'Etat d'immatriculation, chaque fois que celle-ci est applicable ou
- la loi de l'Etat au-dessus du territoire duquel se trouve l'aéronef.

SECTION 3 PROPRIETE

Article 29 : Le registre d'immatriculation indique le nom et le domicile du propriétaire de l'aéronef, la catégorie de l'aéronef, son nom et son numéro d'ordre. L'inscription vaut titre de propriété.

Le registre est public et toute personne peut en obtenir copie certifiée conforme, à ses frais, selon les modalités fixées par la réglementation en vigueur.

Article 30 : Les aéronefs constituent des biens meubles. Toutefois, la cession de la 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 par décès et tout jugement translatif ou déclaratif de propriété sont inscrits sur le registre, à la requête du nouveau propriétaire.

Article 31 : L'organisme national en charge de l'aviation civile crée un système d'enregistrement des documents affectant le titre de propriété ou le droit de propriété sur tout aéronef civil en République du Bénin et sur tout moteur, propulseur, appareil ou pièces détachées destinés à être utilisés sur un aéronef.

Aucun accord ou convention affectant le titre de propriété ou les droits de propriété sur un aéronef, des moteurs, propulseurs, appareils ou pièces détachées d'aéronef ainsi immatriculés, n'est valable s'il n'est enregistré dans ce système.

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

Article 32 : La validité de tout document ainsi enregistré, sauf stipulation contraire des parties intéressées, est déterminée conformément à la législation en vigueur.

CHAPITRE II GARANTIES, SAISIES ET VENTES D'AERONEFS

SECTION 1 GARANTIES

Article 33 : Les aéronefs, tels que définis à l'article 1^{er} de la présente loi, ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

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

Article 34 : 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 35 : L'hypothèque peut être étendue, à titre accessoire, aux pièces de rechange correspondant au type de l'aéronef hypothéqué, à condition que ces pièces soient individualisées.

Les pièces de rechange visées au premier alinéa du présent article correspondent à toutes les parties composant l'aéronef : moteurs, hélices, appareils radio, instruments, équipements, garnitures, partie de ces différents éléments et pièces généralement, tous objets de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

Article 36 : Les pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font objet de publicité.

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

La publicité visée au premier alinéa du présent article, effectuée sur place par voie d'affiches avertit d'office les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées et mentionne le registre où l'hypothèque est inscrite ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

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

Article 37 : L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit.

L'acte constitutif peut être authentique ou sous-seing privé. Il mentionne 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 en valeur entraîne, sauf stipulation contraire, l'hypothèque au profit du vendeur en garantie de la somme indiquée comme restant, à condition que le vendeur requière l'inscription de cette hypothèque dans la forme prévue par la réglementation 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'aéronef en construction. Il en est délivré récépissé.

Article 38 : En cas de perte ou d'absence 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.

SECTION 2 SAISIES-VENTES

Article 39 : 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 d'hypothèque par convention des parties ou par jugement fait également l'objet d'une mention au registre.

Article 40 : S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même aéronef, 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 41 : L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article 42 : L'inscription hypothécaire garantit, au même rang de capital, trois années d'intérêt en plus de l'année courante.

Article 43 : Les inscriptions hypothécaires sont radiées ou vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

Article 44 : Les créanciers hypothécaires suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 45 et 47 de la présente loi.

Article 45 : Sont seules privilégiées sur les aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

- les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix dans l'intérêt commun des créanciers ;
- les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef ;
- les frais indispensables engagés pour la conservation de l'aéronef ;
- les créances résultant du contrat d'engagement des membres de l'équipage de conduite et des autres personnes employées ou service de bord mais en ce qui concerne les gages pour une durée de six mois ou plus ;
- les redevances d'utilisation de dispositifs et des glaces à la navigation et à l'entretien.

Article 46 : Les privilèges mentionnés à l'article 45 de la présente loi portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 38 de la présente loi. Ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

Les privilèges visés au présent article s'éteignent trois mois après l'événement qui leur a donné naissance à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait reconnaître à l'obligé son registre d'immatriculation de l'aéronef après avoir fait reconnaître à l'obligé son registre d'immatriculation, avoir introduit une autre action en justice à son sujet.

Les privilèges peuvent aussi s'éteindre indépendamment des modes normaux :

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

Article 47 : Les créances visées à l'article 45 de la présente loi sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération à cet article.

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

Toutefois, les créances visées aux deuxième et troisième tirets de l'article 45 de la présente loi sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Article 48 : Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 45 de la présente loi ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges.

Toutefois, en cas de vente en République du Bénin d'un aéronef grevé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur l'aéronef, les droits prévus à l'article 1^{er} de cette convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface, en vertu des dispositions de l'article 7 de la même Convention.

Article 49 : Les officiers de police judiciaire, les agents des douanes et les agents habilités de l'organisme national en charge de l'aviation civile, ont le droit de faire immobiliser tout aéronef qui ne remplit pas les conditions prévues par la présente loi pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction au sens de la loi.

Article 50 : La saisie conservatoire est réalisée au profit d'un créancier.

Le droit de rétention sur les aéronefs, sans le consentement de l'exploitant, est assimilé à la saisie conservatoire et son exercice est soumis au régime prévu par la législation en vigueur en République du Bénin.

Article 51 : L'exemption de saisie conservatoire a lieu dans les conditions prévues par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs.

Article 52 : En cas de saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, le propriétaire de l'aéronef étranger ou son représentant peut obtenir mainlevée de la saisie moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, est fixé dans les plus brefs délais par la juridiction compétente.

Article 53 : Ne peuvent faire l'objet de saisie conservatoire :

- 1- les aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat ;
- 2- les aéronefs mis effectivement en service sur une ligne régulière de transport public et les aéronefs de réserve indisponibles ;
- 3- tous autres aéronefs affectés au transport de personnes ou de biens contre rémunération lorsqu'ils sont prêts à partir pour un tel transport, excepté le cas de dettes contractées pour le voyage engagé ou nées au cours du voyage.

Dans les cas mentionnés aux points 2 et 3 du présent article, le cautionnement des dettes peut entraîner mainlevée de la saisie.

Article 54 : Si la saisie conservatoire est irrégulière ou si elle a été dérogée sans justification, le saisissant est responsable du dommage qui en résulte pour l'exploitant ou le propriétaire.

Article 55 : La saisie-vente est ordonnée par une décision judiciaire devenue exécutoire. Elle se traduit par la vente forcée de l'aéronef.

Article 56 : Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur l'aéronef, aucune vente forcée ne peut être faite si les droits préférentiels à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

Toutefois, si un aéronef hypothéqué cause un dommage aux tiers sur le territoire de la République du Bénin, les dispositions du premier alinéa du présent article ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit saisissant l'aéronef ayant causé le dommage ou tout aéronef appartenant au même propriétaire.

Article 57 : Tout créancier inscrit peut requérir la mise aux enchères de l'aéronef en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner une caution pour le paiement du prix et des charges.

Article 58 : La requête de mise aux enchères est signée du créancier et est adressée à l'acquéreur dans un délai de cinq jours de la notification, augmentée des délais de distance. Elle contient assignation devant la juridiction territorialement compétente pour ordonner qu'il soit procédé aux enchères requises.

Article 59 : La vente aux enchères a lieu à la diligence, soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur.

TITRE II CIRCULATION DES AERONEFS

CHAPITRE PREMIER DROIT DE CIRCULATION

Article 60 : Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire national, sous réserve d'observer la réglementation relative à la navigation et à la circulation aérienne.

Toutefois, les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire national que si ce droit leur est accordé par une convention internationale ou par voie diplomatique ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation spéciale ou temporaire.

En ce qui concerne les aéronefs employés à des services aériens internationaux réguliers, il est fait application de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Il est porté en annotation ou en annexe au certificat de navigabilité des aéronefs ou éléments d'aéronef, tout point quelconque qui ne satisfait pas à une norme internationale de navigabilité ou de performance. Le certificat de navigabilité ou son annexe présente l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronef s'écarterait de la norme.

Aucun aéronef dont le certificat a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'Etat béninois ou des Etats sur le territoire desquels il est censé pénétrer. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou élément d'aéronef dans un Etat autre que celui où il a été certifié a l'origine, est laissé à la discrétion de l'Etat dans lequel cet aéronef ou élément est importé.

Article 61 : L'utilisation des aéronefs sur les aires de mouvement des aéroports est en vol se fait conformément à la réglementation de la circulation aérienne.

La réglementation de la circulation aérienne ainsi que les attributions et le rôle des services civils de la circulation aérienne sont fixés par voie réglementaire.

La réglementation de la circulation aérienne est applicable dans l'espace aérien placé sous le contrôle de l'organisme ou des organismes de la circulation aérienne situés sur le territoire de la République du Bénin.

En dehors de l'espace aérien défini au présent article, elle s'impose aux aéronefs portant les marques de nationalité béninoise dans la mesure où elle est compatible avec les règles édictées par l'Etat béninois ou l'organisme international dont relève la gestion de l'espace aérien où se trouvent les aéronefs.

Article 62 : Au-dessus de la haute mer, les règles applicables sont celles établies par les dispositions de l'annexe 2 à la Convention relative à l'aviation civile internationale et aucune dérogation n'est autorisée.

Article 63 : Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entrave l'exercice des droits du propriétaire.

En ce qui concerne la pollution sonore, des normes sont fixées par décret pris en Conseil des ministres. Elles sont au moins équivalentes à celles contenues dans l'annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant la protection de l'environnement.

Article 64 : Le survol de certaines zones ou dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble du territoire national peut être interdit par décret pris en Conseil des ministres, pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites sont spécialement indiqués dans le décret.

Tout aéronef qui survole le territoire en violation du décret visé au premier alinéa du présent article doit, en cas d'interception, à la première sommation, atterrir dans les conditions fixées par le décret.

Les vols au-dessus de tout ou partie du territoire national peuvent être, dans des circonstances exceptionnelles, en période de crise ou dans l'intérêt de la sécurité publique, restreints ou interdits temporairement et avec effet immédiat. La restriction ou l'interdiction s'applique sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats. Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite est tenu, dès qu'il est découvert, de s'arrêter sur l'aérodrome le plus proche.

Article 65 : La piste d'atterrissage d'un aéronef s'abstient de toute négligence ou imprudence pouvant entraîner un risque pour la sécurité des personnes ou des biens à la surface.

Un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible, en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion.

La volée et l'acrobatie aériennes pour les aéronefs civils sont exécutées conformément à la réglementation prévue à cet effet.

Les aéronefs pouvant voler sans pilote ne peuvent survoler le territoire national, sauf autorisation délivrée dans les conditions prévues par les textes réglementaires.

Article 66 : Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec l'autorisation donnée par l'autorité administrative compétente, après avis de l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Si l'épreuve consiste en un trajet comportant plusieurs atterrissages successifs, l'autorisation est donnée par le ministre chargé de l'intérieur, après avis du ministre chargé de l'aviation civile.

CHAPITRE II DROIT D'ATTERRISSEMENT

Article 67 : Hors le cas de force majeure, les aéronefs ne peuvent atterrir et prendre départ que sur les aérodromes régulièrement établis.

Un décret pris en Conseil des ministres sur proposition conjointe du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de la sécurité publique, fixe les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome, avec l'accord de la personne qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé.

Cet accord n'est toutefois pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'opérations d'assistance ou de sauvetage pour lesquelles il est recouru à des aéronefs.

Article 68 : En cas d'atterrissage ou d'amersissage sur une propriété privée, la personne ayant la jouissance du terrain ou du plan d'eau ne peut s'opposer au départ ou à l'atterrissage de l'aéronef dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnée, à moins qu'une procédure pénale n'ait été diligentée.

Article 69 : Les aéronefs qui effectuent un parcours international ne peuvent se poser que sur les aéroports douaniers dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

Ils peuvent être tenus de suivre une route aérienne pour franchir la frontière ou la limite des eaux territoriales.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensés d'atterrir aux aéroports douaniers en vertu d'une autorisation administrative délivrée sur demande adressée au ministre chargé de l'aviation civile. L'autorisation fixe, dans ce cas, les aérodromes de départ et d'arrivée et éventuellement, la route à suivre et les signaux à donner aux passages de la frontière ou de la limite des eaux.

CHAPITRE III POUCE DE LA CIRCULATION AERIENNE ET SECURITE AERIENNE

SECTION 1 POUCE DE LA CIRCULATION AERIENNE

Article 70 : Toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef est pourvue d'une licence ou de licences d'aptitude, en cours de validité.

Un décret pris en Conseil des ministres fixe les conditions et modalités de délivrance des licences d'aptitude.

Article 71 : Un aéronef ne peut effectuer des vols que s'il est muni d'un certificat de navigabilité ou d'un laissez-passer exceptionnel délivré après visite de l'aéronef, dans les conditions qui sont déterminées par voie réglementaire.

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

- le certificat d'immatriculation ;
- le certificat de navigabilité ;
- le certificat de limitation de nuisance ;
- les licences ou certificats de l'équipage ;
- le carnet de route ;
- le manuel d'exploitation ;
- la licence de station radio d'aéronef ;
- le certificat d'exploitation de l'installation radioélectrique de bord si applicable ;
- la liste nominative des passagers et leurs lieux d'embarquement et de destination ;
- le manifeste des déclarations détaillées du fret ;
- le certificat d'assurance d'aéronef ;
- la copie authentifiée du permis d'exploitation aérienne et des spécifications d'exploitation applicables ;
- une copie certifiée conforme du résumé de l'accord, dans le cas d'un aéronef exploité conformément à l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

L'acte réglementaire visé à l'alinéa premier du présent article détermine, en outre, les marques à inscrire sur l'aéronef et les règles opérationnelles, les conditions techniques d'emploi des aéronefs ainsi que les règles opérationnelles qui sont applicables aux aéronefs étrangers.

Les frais de contrôle exigés par les règlements pour la délivrance et pour le maintien du certificat de navigabilité des aéronefs, sont à la charge des propriétaires des aéronefs concernés, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article 72 : Il est interdit, sans autorisation spéciale, le transport, par aéronefs, des explosifs, des armes et des munitions de guerre, des pigeons voyageurs, objets de correspondance compris dans le monopole postal.

Les conditions de transport des marchandises dangereuses, des cultures microbiennes et des petits animaux infectés dangereux, sont régies par les textes législatifs et réglementaires.

Article 73 : Aucun appareil de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destiné à assurer les communications du service mobile aéronautique ne peut être installé et utilisé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale. Il en est de même des équipements de radiodétection ou de détection électromagnétique.

Les aéronefs affectés à un service public de transport de voyageurs sont munis des appareils de radiocommunication nécessaires à la sécurité des vols dans des conditions réglementées.

Dans tous les cas, les membres de l'équipage ayant à utiliser les appareils de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie sont munis d'une licence de radiodétection ou d'une qualification de radiotéléphonie.

L'utilisation des appareils visés à l'alinéa 3 du présent article est conforme à la réglementation en vigueur.

Article 74 : Tout aéronef atterrissant sur un aérodrome ou sur une propriété privée du territoire national est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives.

Article 75 : Tout aéronef civil étranger qui, sans titre, survole le territoire national ou dont il y a des motifs raisonnables de croire qu'il est utilisé dans l'espace béninois à des fins incompatibles avec les buts de la Convention relative à l'aviation civile internationale, se soumet aux injonctions des services de police et de douane, sous quelque forme que ces injonctions lui sont données.

En outre, sauf cas de force majeure, l'Etat béninois s'abstient de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol. En cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs ne doivent pas être mises en danger.

Article 76 : Tout aéronef civil immatriculé en République du Bénin ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente en République du Bénin :

- est employé à des fins compatibles avec les buts de la Convention relative à l'aviation civile internationale ;

SECTION 2 SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE

Article 77 : La sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien béninois est assurée par l'Etat.

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

Article 78 : Dans l'exercice de ses prérogatives et dans l'exécution des fonctions imposées par la présente loi, l'organisme national en charge de l'aviation civile prend dument en compte les impératifs de défense nationale, de l'aviation commerciale et générale et le droit de passage du public à travers l'espace aérien.

Article 79 : L'organisme national en charge de l'aviation civile a le pouvoir et l'obligation d'œuvrer pour la sécurité en vol des aéronefs évoluant dans la circulation aérienne générale en édictant chaque fois que de besoin :

- des principes et règlements visant, au minimum, à la mise en application de toutes les normes contenues dans les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale ;
- tous autres principes, règlements ou normes minimales régissant les autres pratiques, les méthodes et les procédures que l'organisme national en charge de l'aviation civile juge nécessaires.

Article 80 : Dans la mesure où il le juge réalisable, l'Etat béninois :

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

Les services radioélectriques concernant le service fixe, le service mobile, le service de radiodétection et le service de diffusion de renseignements aéronautiques qui concourent à la sécurité de la navigation aérienne.

L'exploitation, la composition, l'objet des communications et le contrôle des stations sont fixés par voie réglementaire.

Article 81 : L'assistance météorologique à la navigation aérienne est fournie, dans l'espace aérien où les services de la circulation aérienne sont assurés, par les services compétents de l'Etat ou pour leur compte. Tous les services assurés par l'Etat relativement à la préparation et à l'exécution des vols bénéficient de la même assistance.

Article 82 : Les organismes chargés de l'exploitation et de la gestion des installations des services de navigation aérienne en République du Bénin sont astreints à la souscription d'une police d'assurance navigation aérienne.

Tout exploitant d'aéronef souscrit une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile en cas d'accident, notamment à l'égard du personnel navigant, des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des biens, conformément aux dispositions des conventions internationales en vigueur.

Article 83 : L'organisme national en charge de l'aviation civile a le pouvoir d'édicter et de réviser les normes minimales de sécurité pour l'exploitation des installations de navigation aérienne situées en République du Bénin.

CHAPITRE IV REDEVANCE DE ROUTE

Article 84 : L'usage des installations et services mis en œuvre au-dessus du territoire national et dans son voisinage, pour la sécurité de la circulation aérienne en route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunication et de météorologie, donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus dite redevance de route.

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

Le taux de la redevance et les modalités de son recouvrement sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances.

Article 85 : En cas de non-paiement de la redevance due par l'exploitant d'un aéronef ou son propriétaire, l'organisme chargé de sa liquidation et de son recouvrement est autorisé, dans le respect des procédures applicables, à obtenir qu'un aéronef exploité par cet exploitant ou appartenant à ce propriétaire qui atterrit sur le territoire national, soit retenu jusqu'à consignation du montant dû.

L'autorité responsable de la circulation aérienne et le commissariat de police territorialement compétent apportent leur concours à l'application du présent article.

CHAPITRE V RECHERCHE ET SAUVETAGE DES AERONEFS EN DETRESSE

Article 86 : Le commandant de bord d'un aéronef en situation de détresse dans l'obligation d'atterrir sur un aérodrome non douanier sollicite les instructions des services de la circulation aérienne.

L'aéronef et ses occupants demeurent sous la responsabilité des organes chargés de la sécurité, attendant les instructions.

Article 87 : En cas de disparition sans nouvelle d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois mois après la date d'envoi des dernières nouvelles.

Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration de ce délai, être constaté par jugement conformément à la législation en vigueur en République du Bénin.

Le ministre chargé de l'aviation civile déclare, en cas échéant, la présomption de disparition et adresse à la juridiction compétente les requêtes nécessaires pour la constatation judiciaire des décès des personnes disparues.

Les ayants droit des victimes peuvent également agir, conformément à la législation nationale en vigueur, à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès. La requête est, dans ce cas, communiquée par le ministre public ou ministre chargé de l'aviation civile.

Article 88 : Toute personne qui découvre une épave d'aéronef est tenue d'en faire la déclaration à l'autorité administrative ou locale la plus proche dans les quarante-huit heures de la découverte.

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

Article 89 : Les services compétents de l'Etat portent assistance aux aéronefs en détresse et sous réserve du contrôle qui peut être nécessaire, permettent aux propriétaires de l'aéronef ou aux autorités de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé, de prendre les mesures d'assistance nécessaires par les circonstances.

Les services de l'Etat entreprennent la recherche d'aéronefs disparus en collaboration avec les autorités des Etats concernés.

Dans le cadre de cette collaboration, les services compétents sont autorisés, par le biais du centre secondaire de recherche, à prêter assistance, sur demande aux

équipes de recherche et de sauvetage des États concernés, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel.

Sous réserve des conditions prescrites par les autorités compétentes, les équipes de recherche et de sauvetage des États concernés sont autorisées à entrer sur le territoire national dans le but de rechercher les lieux d'accident d'aviation et de secourir les survivants.

Article 94 : La recherche et le sauvetage des aéronefs en détresse sont assurés par les organes habilités de l'Etat.

Les services et moyens locaux qui ne font pas partie de l'organisation de recherche et de sauvetage prêtent sous réserve leur concours aux équipes de recherche et de sauvetage dans les opérations et fournissent toute assistance possible aux survivants d'accidents d'aviation.

Une coordination étroite est assurée entre le centre de recherche et de sauvetage aéronautique, le centre de recherche et de sauvetage maritime, et les autres administrations ou organismes capables de contribuer aux recherches et au sauvetage.

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

TITRE III RESPONSABILITE RESULTANT DE L'EXPLOITATION DES AERONEFS

Article 95 : Les pilotes se conforment, au cours de la circulation aérienne, aux règlements relatifs à la police de la circulation, aux règles de l'air et prennent toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

Article 96 : En cas de dommages causés par un aéronef en évolution ou non à un autre aéronef en évolution ou non, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est régie par les dispositions légales relatives à la responsabilité civile.

Article 97 : 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 tombent.

Article 98 : Sauf autorisation spéciale, il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets de quelque nature que ce soit, à l'exception de ceux réglementés.

En cas de jet par suite de force majeure ou de jet spécialement autorisé ayant causé un dommage aux personnes et/ou aux biens à la surface, la responsabilité est régie par les dispositions légales relatives à la responsabilité civile.

Article 99 : En cas de location d'un aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables des dommages causés aux tiers.

Toutefois, si la location a été inscrite sur le registre d'immatriculation, le propriétaire n'en est responsable que si les tiers établissent une faute de sa part.

Article 100 : L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant la juridiction du lieu où le dommage a été causé ou devant la juridiction du domicile du défendeur.

S'il s'agit d'une avarie causée à un appareil en circulation, juridiction compétente est celle du lieu où la victime a été atteinte après l'avarie.

LIVRE IV ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

CHAPITRE PREMIER CHAMP D'APPLICATION

Article 101 : Les dispositions de la présente loi s'appliquent aux accidents et incidents graves d'aviation :

- survenus sur le territoire national ou dans l'espace aérien béninois lorsque la République du Bénin est l'Etat d'immatriculation ;
- lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou incident grave se trouve sur le territoire d'un Etat quelconque ou
- lorsqu'un accident ou incident grave se produit sur le territoire d'un Etat non partie à la Convention relative à l'aviation civile internationale et qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à l'annexe 13 à la Convention concernant les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ;
- survenus en dehors du territoire national pour lesquels la République du Bénin est autorisée, conformément aux normes et pratiques internationales recommandées, à participer en qualité de :

- d'Etat d'immatriculation, d'Etat de l'exploitant, d'Etat de conception, d'Etat de construction ;
- d'Etat fournissant des renseignements, des moyens ou des experts à la demande de l'Etat procédant à l'enquête ;
- d'Etat comptant des ressortissants ou nombre des morts ou des blessés.

Elles s'appliquent également lorsque la République du Bénin accepte la délégation par un Etat tiers, de l'enquête ou partie de l'enquête.

Le Bureau enquêtes-accidents prend toutes les mesures raisonnables pour faire en sorte que les procédures et pratiques d'enquête qu'il suit en ce qui concerne les accidents et incidents soient compatibles avec les obligations de l'Etat béninois découlant de la Convention relative à l'aviation civile internationale et avec les normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale figurant à l'annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

CHAPITRE II ORGANISME EN CHARGE DE L'ENQUETE ACCIDENTS-INCIDENTS D'AVIATION

SECTION 1 CADRE INSTITUTIONNEL

Article 102 : L'Etat crée un organisme spécialisé et indépendant dénommé Bureau enquêtes-accidents. Il est chargé d'assurer en toute indépendance, pour le compte de l'Etat, les missions de réglementation sur les enquêtes des accidents et incidents d'aviation.

Article 103 : L'organisation et le fonctionnement du Bureau enquêtes-accidents sont définis par ses statuts approuvés par décret pris en Conseil des ministres.

Article 104 : L'enquête technique de l'accident ou de l'incident survenu sur le territoire national ou dans l'espace aérien béninois, ou de la compétence du Bureau enquêtes-accidents.

La compétence du Bureau enquêtes-accidents en matière d'enquête technique s'exerce également en dehors du territoire national ou de l'espace aérien béninois lorsque :

- l'accident ou l'incident survenu sur le territoire national ou dans l'espace aérien d'un autre Etat, implique un aéronef immatriculé en République du Bénin ou exploité par une entreprise ayant son siège ou son principal établissement sur le territoire béninois et si cet Etat n'ouvre pas d'enquête technique ;
- un accident ou un incident survenu en dehors du territoire national ou de l'espace aérien national, implique un aéronef immatriculé en République du Bénin 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 sur le territoire national.

Article 105 : Le Bureau enquêtes-accidents peut demander l'assistance d'organismes nationaux ou étrangers pour qu'ils mettent à sa disposition :

- des installations, équipements et appareils ;
- des experts spécialisés, afin de leur confier des travaux déterminés.

Article 106 : Le Bureau enquêtes-accidents peut déléguer au service d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation civile d'un autre Etat, ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents, dans des conditions définies par les règlements aéronautiques en vigueur en République du Bénin, la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique qui relève de sa compétence.

Le Bureau enquêtes-accidents peut dans la mesure du possible, fournir une assistance technique aux services d'enquête sur les accidents d'un autre Etat. Il peut occuper du service d'enquête sur les accidents d'un autre Etat, la délégation de la réalisation de tout ou d'une partie d'une enquête technique, sous réserve d'un accord.

Article 107 : Le Bureau enquêtes-accidents peut solliciter des agents autres que les membres de son personnel pour effectuer, sous son autorité, des actes d'enquêtes. Ces agents sont dénommés enquêteurs de première information.

Le Bureau enquêtes-accidents peut également faire appel à des experts de nationalité béninoise ou étrangère pour assister dans une enquête technique. Ces experts peuvent être des personnes physiques ou morales.

SECTION 2 INDEPENDANCE DE L'ORGANISME D'ENQUETE

Article 108 : Le Bureau enquêtes-accidents mène l'enquête en toute indépendance et sans restriction, en accord avec les dispositions de l'annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

Article 109 : L'enquête réalisée conformément aux dispositions de la présente loi est distincte de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités.

Article 110 : L'enquête menée en vertu des dispositions de la présente loi donne

Article 112 : Le Bureau enquêtes-accidents mène des enquêtes indépendantes, à travers notamment :

- la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents sur l'accident ou l'incident ;
- la protection de certains éléments d'enquête sur les accidents et les incidents, prévus à l'article 135 de la présente loi.

Il formule des recommandations de sécurité, détermine si possible, les causes et les facteurs contributifs et établit un rapport final.

Article 113 : Le directeur général du Bureau enquêtes-accidents ou toute personne désignée par lui, ne reçoit ni ne recherche, d'aucune autorité ni d'aucun organisme, quel qu'il soit, des instructions relatives à la conduite des enquêtes.

Article 114 : L'autorité de tutelle ou toute autre organisation s'abstient de recourir à tout moyen tendant à influencer la conduite de l'enquête et ses résultats, à avoir accès aux sources d'information de l'enquête ou à émettre des jugements.

Article 115 : L'autorité de tutelle ou toute autre organisation s'abstient de toute influence sur le financement et la dotation en personnel du Bureau enquêtes-accidents.

Article 116 : Le Bureau enquêtes-accidents émet en son nom, des comptes rendus ou des déclarations provisoires, des conclusions, des recommandations de sécurité et un rapport final, sans requérir l'approbation d'aucune autorité externe ou de son autorité de tutelle.

CHAPITRE III ENQUETES TECHNIQUES

SECTION 1 OBJECTIF D'UNE ENQUETE TECHNIQUE

Article 117 : L'enquête technique sur un accident ou incident d'aviation menée en vertu de la présente loi a pour seul objectif la prévention des accidents et incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

SECTION 2 ENQUETES TECHNIQUES ET POUVOIRS DES ENQUETEURS

Article 118 : Lorsqu'un accident ou incident d'aviation civile survient, le Bureau enquêtes-accidents décide de l'ouverture de l'enquête, de sa conduite ou de sa délégation.

Lorsque cela est matériellement possible, le Bureau enquêtes-accidents ou toute autre personne désignée par ses soins inspecte les lieux de l'accident, examine l'épave et note les déclarations des témoins.

Article 119 : Tout accident ou incident grave survenu à un aéronef sur le territoire national ou dans l'espace aérien béninois fait l'objet d'une enquête technique par le Bureau enquêtes-accidents, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Article 120 : L'enquêteur désigné a le pouvoir exclusif de conduire l'enquête au nom du Bureau enquêtes-accidents. Il :

- produit un rapport au Bureau enquêtes-accidents, en présentant notamment des conclusions sur les causes et les facteurs contributifs ainsi que des recommandations de sécurité liées à l'occurrence ;
- est responsable de la nomination des observateurs et des participants nécessaires à l'enquête.

Article 121 : Pour toute enquête, le Bureau enquêtes-accidents ou toute personne désignée :

- accède librement aux lieux de l'accident ou de l'incident, dont il assure le contrôle total, y compris la protection de l'aéronef, de tous les éléments pertinents pour l'enquête ainsi que la préservation du lieu de l'accident contre l'accès de personnes non autorisées, le pillage ou la détérioration ;
- accède librement à l'épave et à tous les éléments pertinents, sur lesquels il exerce le contrôle, notamment les enregistreurs de bord et les dossiers des services de la circulation aérienne ;
- exerce un contrôle total sur l'épave et les pièces, afin de procéder sans retard à des examens détaillés ;
- accède sans restriction aux renseignements liés à l'enquête ;
- prend toutes les dispositions utiles pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et de son contenu pendant le temps nécessaire à l'enquête ;
- auditionne les témoins ainsi que toutes autres personnes qui peuvent contribuer à l'enquête ;
- abandonne le contrôle des lieux de l'accident ou de l'incident et confie la garde de l'aéronef, de son contenu ou de toute partie de celui-ci, dès qu'ils ne sont plus requis par l'enquête.

Article 122 : Les enquêteurs techniques ou les enquêteurs de première information, sur instruction du Bureau enquêtes-accidents, peuvent procéder à des prélèvements, aux fins d'examen ou d'analyse de débris, pièces ou de tout élément qu'ils estiment susceptibles de contribuer à la détermination des causes de l'accident ou de l'incident.

Article 123 : Les enquêteurs techniques écoutent les représentants des entreprises ou organismes ainsi que le personnel navigant en relation avec l'accident ou l'incident. Ils peuvent également écouter 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, les personnes, les entreprises ou les organismes et les matériels en relation avec l'accident ou l'incident.

Toutefois, les dossiers médicaux ou les données médicales ne peuvent être communiqués qu'à un médecin rattaché au Bureau enquêtes-accidents ou mandaté par lui.

Article 124 : Les enquêteurs techniques ont accès aux résultats des examens ou des analyses de prélèvements effectués sur les personnes chargées de la conduite et du contrôle de l'aéronef et sur le corps des victimes.

SECTION 3 REPRESENTANTS ACCREDITES, CONSEILLERS ET EXPERTS

Article 125 : Lorsqu'une enquête technique est menée par le Bureau enquêtes-accidents, les Etats ci-après ont chacun la faculté de désigner un représentant accrédité et de lui associer un ou plusieurs conseillers ou cours de l'enquête :

- l'Etat d'immatriculation ;
- l'Etat de l'exploitant ;
- l'Etat de construction ;
- l'Etat de conception.

L'Etat dont les ressortissants sont comptés au nombre des morts ou des blessés peut désigner des experts pour participer à l'enquête du Bureau enquêtes-accidents.

SECTION 4 OBLIGATION DE CONFIDENTIALITE ET CONFLITS D'INTERETS

Article 126 : Le personnel du Bureau enquêtes-accidents, les enquêteurs de première information, les membres des équipes d'enquêtes, les experts, les représentants et les participants à l'enquête sont tenus au secret professionnel.

Article 127 : Afin d'assurer l'indépendance fonctionnelle du Bureau enquêtes-accidents et la crédibilité des enquêtes, les enquêteurs évitent les conflits d'intérêts réels ou potentiels.

Par dérogation aux dispositions de la présente section, le Bureau enquêtes-accidents est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un accident ou un incident grave, aux autorités administratives chargées de la sécurité de l'aviation civile.

SECTION 5 NOTIFICATIONS DES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

Article 128 : Sous réserve des dispositions du règlement relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation en vigueur en République du Bénin, le propriétaire, l'exploitant, le commandant de bord, les membres d'équipage, l'exploitant d'un aéroport, le contrôleur de la circulation aérienne ou toute autre personne ayant connaissance d'un accident ou d'un incident le notifie immédiatement au Bureau enquêtes-accidents et fournit, dès que possible et par les moyens les plus rapides, le plus de renseignements possibles.

Article 129 : Toute personne physique ou morale qui, dans l'exercice d'une activité régie par la présente loi, a connaissance d'un accident ou d'un incident d'aviation civile en rend compte sans délai au Bureau enquêtes-accidents.

Article 130 : Lorsque l'accident ou l'incident est survenu hors du territoire national à un aéronef immatriculé en République du Bénin, la déclaration prévue à l'article 129 de la présente loi est faite par les dirigeants de la compagnie exploitant l'aéronef auprès du Bureau enquêtes-accidents.

Article 131 : Toute personne qui découvre une épave ou un élément d'aéronef en fait la déclaration sans délai auprès du Bureau enquêtes-accidents ou de l'autorité locale ou militaire la plus proche.

Article 132 : En cas d'accident ou d'incident d'aviation, le propriétaire, l'exploitant et les membres d'équipage prennent, dans la mesure du possible et sauf instruction contraire du Bureau enquêtes-accidents ou disposition contraire de la présente loi, toutes les mesures raisonnables pour :

- conserver les documents, éléments et enregistrements relatifs à l'événement de sécurité ;
- éviter l'effacement après le vol des enregistrements de communications, des données de vol et des messages d'alerte ;
- maintenir la garde de l'aéronef et de son contenu pendant toute la période nécessaire à l'enquête.

SECTION 6 GARDE DE L'AERONEF, DU LIEU DE L'ACCIDENT ET IDENTIFICATION DES TEMOINS

Article 133 : Dans l'attente de l'arrivée des enquêteurs du Bureau enquêtes-accidents, nul n'est autorisé à modifier l'état des lieux où s'est produit un accident ou un incident, à y effectuer des prélèvements, à se livrer sur l'aéronef ou son épave à quelque manipulation, à procéder à son déplacement ou à son enlèvement, sauf si

ces actions sont commandées par des exigences de sécurité ou par la nécessité de porter secours aux victimes.

L'autorité qui est intervenue la première fait garder le lieu d'accident et l'épave au maximum de ses moyens, en attendant l'arrivée des forces de détresse et de sécurité qui en assurent la garde officielle jusqu'à la fin de l'enquête technique.

Le personnel de garde interdit l'approche des débris à toute personne, même au propriétaire de l'aéronef et à ses représentants jusqu'à l'arrivée des enquêteurs techniques.

Article 134 : Pendant les investigations sur les lieux de l'accident ou de l'incident, les membres de l'équipage ainsi que les représentants de l'exploitant de l'aéronef n'ont accès à l'épave que s'ils y sont invités et accompagnés par les enquêteurs techniques. Il leur est interdit de prélever toutes pièces, débris ou documents provenant de l'aéronef accidenté.

SECTION 7 PROTECTION DES ELEMENTS DE L'ENQUETE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS

Article 135 : Le Bureau enquêtes-accidents ne communique aucun des éléments listés au présent article à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident, hormis les cas où il détermine que la divulgation ou l'utilisation de ces éléments n'empêche pas les incidences négatives qu'une telle mesure risque d'avoir, au niveau national et international.

- Il s'agit :
- des transcriptions des enregistrements de conversations et d'images du poste de pilotage ;
- des éléments sous la garde ou le contrôle du Bureau enquêtes-accidents, à savoir :

- les déclarations et dossiers des entretiens obtenus des personnes par le Bureau enquêtes-accidents ;
• les communications entre les personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
• les renseignements d'ordre médical ou privé concernant des personnes touchées par l'accident ou l'incident ;
• les enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne ;
• l'analyse des renseignements et opinions sur ces derniers, y compris les renseignements des enregistreurs de bord, provenant du Bureau enquêtes-accidents et des représentants accrédités, concernant l'accident ou l'incident ;
• le projet de rapport final de l'enquête sur l'accident ou l'incident.

Article 136 : Le contenu audio des enregistrements de conversations du poste de pilotage et le contenu visuel et audio des enregistrements d'images du poste de pilotage ne sont pas divulgués au public.

Article 137 : Dans le cadre de l'enquête technique, le contenu des enregistreurs et les résultats des autopsies et examens médicaux effectués ne sont pas divulgués et ne sont exploités que pour la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident et pour la compréhension des recommandations de sécurité.

Article 138 : Le Bureau enquêtes-accidents se garde de divulguer les noms des personnes concernées par un accident ou un incident grave.

SECTION 8 REOUVERTURE DE L'ENQUETE

Article 139 : Après la clôture d'une enquête menée par le Bureau enquêtes-accidents, une enquête technique peut être ouverte lorsque :

- l'aéronef concerné, qui était considéré comme disparu à l'issue des recherches officielles, est retrouvé ultérieurement ;
- des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts.

Toutefois, si cette enquête menée par le Bureau enquêtes-accidents a été ouverte par un autre Etat, le consentement de cet Etat est requis pour la réouverture de l'enquête.

LIVRE V GESTION DE LA SECURITE

TITRE PREMIER GENERALITES

CHAPITRE PREMIER AUTORITE COMPETENTE ET MISSIONS

Article 140 : L'organisme national en charge de l'aviation civile assure la gestion de la sécurité en mettant en place un cadre compatible avec l'envergure et la complexité du système aéronautique de la République du Bénin.

Il veille à la coordination entre les autorités chargées des différents éléments des fonctions d'aviation civile et à la supervision du système de gestion de la sécurité des prestataires de services aéronautiques.

CHAPITRE II PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE

SECTION 1 OBJET

Article 141 : Les dispositions du présent chapitre fixent les règles pour la mise en œuvre et le maintien du programme national de sécurité ainsi que l'établissement des structures responsables.

SECTION 2 CARACTERISTIQUES DU PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE

Article 142 : Pour garantir une amélioration continue des niveaux de sécurité de l'aviation civile, il est établi et maintenu un programme national de sécurité de l'aviation, conforme aux exigences de l'annexe 19 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant la gestion de la sécurité.

Article 143 : Le programme national de sécurité de l'aviation civile de la République du Bénin est défini par voie réglementaire. Il établit la politique, les objectifs et les ressources en matière de sécurité, la gestion des risques de sécurité et la promotion de la sécurité de l'Etat béninois.

Article 144 : L'établissement et le maintien du programme national de sécurité sont assurés par le comité de coordination de haut niveau du programme, composé des responsables des autorités aéronautiques concernées ayant des attributions liées à la mise en œuvre et au maintien du programme.

Article 145 : Les responsabilités, la gouvernance et le rôle de chaque autorité ou entité et les modalités de mise en œuvre du programme national de sécurité, y compris les règles de fonctionnement du comité de coordination de haut niveau sont fixés par voie réglementaire.

SECTION 3 COORDINATION

Article 146 : Le comité de coordination de haut niveau du programme national de sécurité est l'organe stratégique responsable créé par l'Etat pour coordonner l'établissement et le maintien du programme.

Article 147 : L'organisme national en charge de l'aviation civile coordonne avec les autorités aéronautiques concernées la mise en œuvre et la tenue à jour du programme national de sécurité.

L'organisme national en charge de l'aviation civile peut confier la planification et la gestion quotidienne de la mise en œuvre du programme national de sécurité à une personne, un département ou une équipe.

CHAPITRE III RESSOURCES ET FINANCEMENT DU PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE

Article 148 : Les ressources financières et les moyens nécessaires à la mise en œuvre et à la tenue à jour du programme national de sécurité proviennent des ressources de chaque autorité aéronautique concernée. Chaque autorité exerce ses responsabilités liées au programme s'assure qu'elle dispose des ressources humaines qualifiées et en nombre suffisant, financières et matérielles nécessaires pour la mise en œuvre et le maintien des activités du programme.

Article 149 : Outre les ressources visées à l'article 148 de la présente loi, le programme peut bénéficier des subventions de l'Etat, des dons, des legs et de toutes autres ressources non prohibées.

CHAPITRE IV DONNEES ET INFORMATIONS DE SECURITE DE L'AVIATION CIVILE

Article 150 : L'organisme national en charge de l'aviation civile, en coordination avec le Bureau enquêtes-accidents, met en place une stratégie pour le développement des renseignements en matière de sécurité, y compris un système national de collecte, de traitement, de partage et d'échange des données et informations de sécurité de l'aviation civile, conformément à l'annexe 19 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant la gestion de la sécurité.

Article 151 : Les données et informations de sécurité ainsi que leurs sources sont protégées, conformément aux dispositions applicables en matière de secret de la défense nationale.

TITRE II AERODROMES

CHAPITRE PREMIER REGIME DES AERODROMES

SECTION 1 CREATION ET EXPLOITATION

Article 152 : L'ouverture et la fermeture d'un aérodrôme à la circulation aérienne publique sont prononcées, après enquête technique, par décret pris en Conseil des ministres sur rapport du ministre chargé de l'aviation civile.

Un plan directeur contenant des plans détaillés de développement de l'infrastructure est établi pour les aérodrômes utilisés pour les vols internationaux. Les parties prenantes des aérodrômes, en particulier les exploitants d'aérodrômes, sont consultés afin de faciliter le processus d'établissement du plan directeur, en utilisant une approche consultative et collaborative.

Les dispositions du présent article sont applicables aux hélistations et hydrobases.

Article 153 : Pour assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations aériennes sur les aérodrômes, l'Etat met en place une réglementation nationale pour la conception, l'exploitation technique, la certification et la surveillance continue des aérodrômes.

Article 154 : L'utilisation d'un aérodrôme ouvert à la circulation aérienne publique peut, à tout moment, être soumise à certaines restrictions, temporairement ou définitivement interdite, si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrôme ou dans l'espace aérien environnant ou si des raisons d'ordre public le justifient. Ces décisions sont l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

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

Article 155 : La création d'un aérodrôme destiné à la circulation aérienne publique lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat, est subordonnée à la conclusion d'une convention entre le ministre chargé de l'aviation civile et la personne physique ou la personne morale de droit public ou de droit privé qui crée l'aérodrôme. Cette convention est visée par le ministre chargé de la tutelle de la collectivité ou de l'établissement public intéressé.

L'accord du ministre chargé des finances est requis chaque fois qu'une telle convention implique des obligations financières à la charge de l'Etat.

Article 156 : Les aérodrômes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat et les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Les travaux de création et d'extension d'infrastructures aéronautiques donnent lieu à la réalisation préalable d'une étude d'impact environnemental.

La création d'un aérodrôme par une personne physique donne lieu à la signature d'une convention avec le ministre chargé de l'aviation civile. L'accord du ministre chargé des finances est requis chaque fois qu'une telle convention implique des obligations financières à la charge de l'Etat.

Article 157 : Pour des raisons de défense nationale, l'Etat peut, par décret pris en Conseil des ministres, se substituer temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrôme.

SECTION 2 CLASSIFICATION

Article 158 : Les dispositions de la présente section sont applicables aux aérodrômes particuliers, hélistations et hydrobases.

Article 159 : Les critères de classification des aérodrômes sont déterminés par décret pris en Conseil des ministres, conformément à l'annexe 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant les aérodrômes.

SECTION 3 CONDITIONS D'EXPLOITATION ET DE GESTION DES AERODROMES

Article 160 : Nul ne peut exploiter un aérodrôme utilisé pour les vols internationaux s'il n'a obtenu de l'organisme national en charge de l'aviation civile, un certificat de sécurité aéronautique pour cet aérodrôme.

Article 161 : Nul ne peut exploiter un aérodrôme utilisé pour les vols nationaux s'il n'a obtenu de l'organisme national en charge de l'aviation civile, une autorisation d'exploitation.

Article 162 : L'Etat peut confier la construction, l'entretien, l'exploitation et la gestion des aérodrômes qui lui appartiennent à des personnes morales de droit privé, dans le cadre d'une convention de concession de service public.

La convention de concession est assortie d'un cahier des charges et est approuvée par décret pris en Conseil des ministres.

La durée maximale de la convention, lorsqu'elle inclut la construction de l'aérodrôme, est de trente ans, aussi bien pour les aéroports internationaux que pour les autres aérodrômes.

Article 163 : Tout ou partie de la gestion commerciale des aérodrômes et installations terminales appartenant à l'Etat peut être confiée à une personne morale de droit public ou privé répondant aux conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Dans l'un ou l'autre de ces cas, la partie concédante est le ministre en charge de l'aviation civile.

A ce titre, l'organisme national en charge de l'aviation civile perçoit une redevance annuelle sur le chiffre d'affaires des concessionnaires.

Le taux de cette redevance annuelle est défini d'accord parties et mentionné dans le contrat de concession.

Article 164 : Les gestionnaires des aérodrômes sont astreints à la souscription d'une police d'assurance responsabilité civile et assurance tous risques.

Article 165 : Sur tout aérodrôme ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers donnent lieu à une rémunération sous la forme de redevances perçues au profit du prestataire, notamment à l'occasion des opérations suivantes :

- atterrissage et décollage des aéronefs ;
- usage des dispositifs d'assistance à la navigation aérienne ;
- usage des réseaux de télécommunications aéronautiques ;
- stationnement et abri d'aéronefs ;
- usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises ;

et les procédures d'exploitation assurent de façon satisfaisante, la sécurité des aéronefs et qu'un système acceptable de gestion de la sécurité est en place.

Article 170 : Les critères de certification des aérodrômes sont fixés par voie réglementaire.

SECTION 5 RISQUES LIÉS AUX FEUX NON AERONAUTIQUES

Article 171 : Tout feu non aéronautique ou sol qui est situé à proximité d'un aérodrôme et qui risque d'être dangereux pour la sécurité des aéronefs est éteint, masqué ou modifié de façon à supprimer la cause du danger.

Article 172 : Il est interdit de diriger intentionnellement ou de faire diriger vers un aérodrôme, un faisceau laser ou tout autre faisceau lumineux directif de haute intensité, de nature à créer un danger pour l'aviation, des dommages à l'aéronef ou des lésions à l'équipage ou aux passagers.

Article 173 : Toute personne qui utilise ou prévoit d'utiliser des lasers ou d'autres faisceaux lumineux directifs de haute intensité en plein air, tels que les faisceaux lasers ou autres faisceaux lumineux directifs pénétrant dans l'espace aérien navigable avec une puissance susceptible de causer un danger pour l'aviation, le notified par écrit à l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Article 174 : Tout pilote commandant de bord s'assure que la sécurité du vol n'est pas menacée avant de faire pénétrer un aéronef dans un faisceau laser ou dans tout autre faisceau lumineux directif de haute intensité.

Article 175 : Les modalités d'installation et d'exploitation des feux visés à la présente section sont fixées par décret pris en Conseil des ministres.

SECTION 4 DISPOSITIONS SANITAIRES

Article 176 : Le contrôle sanitaire aux frontières est régi sur le territoire de la République du Bénin par les dispositions des règlements sanitaires de l'Organisation mondiale de la santé, des lois et règlements nationaux ainsi que par les arrangements internationaux intervenus en cette matière.

CHAPITRE II SERVICES AERONAUTIQUES, RISQUE AVIAIRE ET PROTECTION DE L'EXPLOITATION

SECTION 1 SERVICES AERONAUTIQUES

Article 177 : Il est institué des services spécialisés des services aéronautiques pour assurer la sécurité de la circulation des aéronefs.

Il s'agit :

1- des services de dégivrage qui emportent interdiction de créer ou obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;

2- des services de balisage qui emportent obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements, de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

Article 178 : Les dispositions de la présente section sont applicables :

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

Article 179 : Les services prévus à l'article 178 de la présente loi assurent à la navigation aérienne, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles prévues à l'annexe 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant les aérodrômes.

Article 180 : Le ministre chargé de l'aviation civile ou, pour les aérodrômes ou itinéraires qui le concernent, le ministre chargé de la défense nationale, peut prescrire :
- le balisage de jour et/ou de nuit de tous les obstacles qu'il juge dangereux à la navigation aérienne ;
- l'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aide à la navigation aérienne ou ;
- la suppression ou la modification de tout dispositif visuel autre qu'un dispositif de balisage maritime de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

Article 181 : Pour la réalisation des balisages visés à l'article 180 de la présente loi, l'Etat dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage ainsi que du droit d'installation de dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures. Ces droits peuvent être exercés par les personnes privées éventuellement chargées du balisage.

Article 182 : A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégivrage en application de la présente loi, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, peuvent constituer des obstacles à la navigation aérienne est soumis à une autorisation spéciale du ministre chargé de l'aviation civile ou en ce qui le concerne, du ministre chargé de la défense nationale.

La nature et les caractéristiques des installations soumises à autorisation sont déterminées par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et de la défense nationale. Lorsque les installations en cause constituent des obstacles à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification peut être ordonnée par décret pris en Conseil des ministres sur rapport du ministre chargé de l'aviation civile ou en ce qui le concerne, du ministre chargé de la défense nationale.

Article 183 : Lorsque, pour les besoins du trafic aérien, l'Etat décide de l'extension ou de la création d'aérodrômes ou d'installations destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne, les terrains nécessaires, s'ils n'ont pas été réservés à cette fin ou approuvés, peuvent être déclarés réservés par décret pris en Conseil des ministres, après enquête publique dans les formes prévues par les dispositions applicables en matière d'expropriation.

Article 184 : L'occupation du domaine aéroportuaire est soumise à une autorisation préalable de l'Etat.

Article 185 : La circulation des personnes ou des véhicules dans certaines zones du domaine aéroportuaire est autorisée par voie réglementaire.

SECTION 2 RISQUE AVIAIRE

Article 186 : Toutes activités et tous comportements susceptibles d'attirer les oiseaux près d'un aéroport du territoire national sont interdits. Les modalités de mise en œuvre des présentes prescriptions sont fixées par voie réglementaire.

Article 187 : L'autorité compétente prend les dispositions nécessaires pour éliminer les déchets, dépôts et tous autres points qui risquent d'attirer des animaux aux aérodrômes ou à proximité et pour empêcher qu'il en soit créé, soit si une évaluation technique indique qu'il est peu probable que les conditions ainsi établies entraînent l'existence d'un risque aviaire ou faunique. Lorsqu'il est impossible d'éliminer des sites existants, l'autorité compétente veille à ce que les risques qu'ils constituent pour les aéronefs soient évalués et réduits.

La désignation, les attributions et les responsabilités de l'autorité aéroportuaire, en la matière sont fixées par voie réglementaire.

SECTION 3 PROTECTION DE L'EXPLOITATION

Article 188 : 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, est effectué par le propriétaire ou par l'exploitant de l'aéronef, sur ordre de l'autorité aéroportuaire.

Article 189 : Dans le cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne fait pas diligence pour procéder aux opérations de l'enlèvement visées à l'article 188 de la présente loi, le gestionnaire de l'aéroport, sous réserve d'en rendre compte à l'organisme national en charge de l'aviation civile, prend 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 sont prises par le gestionnaire de l'aéroport, sous réserve d'en rendre compte à l'organisme national en charge de l'aviation civile, dans le cas où le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'animaux constituant un obstacle ne fait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement. Le cas échéant, l'enlèvement a lieu aux frais et risques de ce gardien.

Article 190 : Les exploitants de l'aviation civile se conforment aux normes en vigueur en matière de protection de l'environnement. A cet effet, ils sont soumis à l'obligation générale d'entretien des aérodrômes, à travers notamment, l'élimination ou le recyclage des déchets et la lutte contre la pollution.

Article 191 : La participation des populations riveraines des aérodrômes à la gestion de l'environnement est encouragée, à travers notamment :
- le libre accès à l'information sur la protection de la nature, sous réserve des impératifs de défense nationale et de sécurité de l'Etat ;
- les mécanismes consultatifs permettant de recueillir l'opinion et l'appui des populations ;
- la sensibilisation, la formation, la recherche et l'éducation en matière de

LIVRE VI SURETE DE L'AVIATION CIVILE - FACILITATION

TITRE PREMIER SURETE - RESPONSABILITES OPERATIONNELLES - SUPERVISION DE LA SURETE - MESURES DE PROTECTION CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILICITE - FINANCEMENT

CHAPITRE PREMIER SURETE DE L'AVIATION CIVILE

Article 192 : La sûreté de l'aviation civile est une prérogative exclusive de l'Etat. Elle est organisée par voie réglementaire, conformément à l'annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Elle comporte :

- un programme national de sûreté de l'aviation civile couvrant l'ensemble des mesures destinées à assurer la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ;
- une politique nationale de formation à la sûreté de l'aviation civile afin d'assurer l'efficacité du programme national de sûreté de l'aviation civile ;
- un programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile afin d'évaluer régulièrement le degré d'application.

Certains aspects opérationnels de la sûreté peuvent être délégués. Les modalités de cette délégation sont fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Article 193 : L'objectif primordial de l'Etat, est d'assurer la sécurité des passagers, des équipages, du personnel ou du public, dans toutes les questions relatives à la protection contre des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile. Cet objectif est réalisé par une combinaison de mesures ainsi que de moyens humains et matériels.

CHAPITRE II ORGANISATION DE LA SURETE

Article 194 : L'organisme national en charge de l'aviation civile est désigné comme autorité compétente de sûreté de l'aviation civile en République du Bénin. Il en assure la régulation et la supervision.

A ce titre, il élabore, met en œuvre et tient à jour le programme national de sûreté de l'aviation civile et le programme national de contrôle qualité de la sûreté de l'aviation civile ainsi que la politique nationale de formation à la sûreté.

Article 195 : L'Etat institue, un comité national de sûreté de l'aviation civile destiné à assurer la coordination des activités de sûreté entre les ministères, services et autres organismes de l'Etat, les exploitants d'aéroport et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernées par ou chargées

de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.

L'organisation, les attributions et le fonctionnement du comité national de sûreté de l'aviation civile sont fixés par décret pris en Conseil des ministres.

CHAPITRE III RESPONSABILITES OPERATIONNELLES ET SUPERVISION DE LA SURETE

Article 196 : Le directeur général de l'organisme national en charge de l'aviation civile délègue des pouvoirs de contrôle pour faire respecter la conformité aux politiques et aux obligations nationales de sûreté de l'aviation civile.

A ce titre, les mesures prescrites en application des dispositions de la présente loi et des mesures prises pour son application relatives à la sûreté de l'aviation civile sont mises en œuvre par les exploitants d'aéroport, les fournisseurs de services de la navigation aérienne, les entreprises de transport aérien, les prestataires de service d'assistance en escale, les entreprises ou organismes visés à l'article 195 de la présente loi, les entreprises qui leur sont liées par contrat et toutes autres personnes autorisées à occuper ou à utiliser les zones non librement accessibles des aérodrômes et des installations à usage aéronautique, chacun dans son domaine d'activité.

Pour la mise en œuvre dans leurs domaines d'activités respectifs des mesures de sûreté, les exploitants d'aéroport, les fournisseurs de services de la navigation aérienne, les entreprises de transport aérien, les prestataires de service d'assistance en escale, les entreprises ou organismes concernés établissent, mettent en œuvre et tiennent à jour des programmes de sûreté, de contrôle qualité et de formation pour répondre aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile.

Ces programmes sont approuvés par le directeur général de l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Article 197 : Sans préjudice des dispositions de l'article 196 de la présente loi, l'employeur des personnes qui exécutent les tâches concernant à la mise en œuvre des mesures de sûreté s'assure que son personnel est agréé conformément aux dispositions du programme national de sûreté de l'aviation civile, afin de garantir l'application systématique des normes de performances.

L'employeur met en œuvre un plan de formation initiale et continue et d'entraînement périodique du personnel tels que requis par le programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile.

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

Article 198 : Sans préjudice de la compétence reconnue par la loi à certains agents civils et militaires de l'Etat, les inspecteurs de l'organisme national en charge de l'aviation civile, ainsi que les organismes et personnes, agissent pour le compte et sous le contrôle de cet organisme et habilités à cet effet, assurent que les personnes, organismes ou entreprises mentionnés au deuxième alinéa de l'article 197 de la présente loi, implantés sur les aérodrômes ou à l'extérieur de ceux-ci, se conforment aux mesures de sûreté dont la mise en œuvre leur incombe.

Les inspecteurs de l'organisme national en charge de l'aviation civile et autres personnes ou organismes mentionnés au premier alinéa du présent article, disposent en matière de sûreté, du droit d'accès prévu à l'article 223 de la présente loi.

Ils peuvent requérir, pour l'accomplissement de leur mission, l'ouverture de tout colis, bagage, véhicule, remorque ou engin en présence du responsable de l'entreprise ou de l'organisme, ou de l'un de ses préposés en cas d'absence de celui-ci. Ils se font communiquer les documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

CHAPITRE IV MESURES DE PROTECTION CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILICITE

Article 199 : L'emprise des aérodrômes affectés à titre exclusif, principal ou secondaire, à l'aviation comprend :
- une zone coté ville ;
- une zone coté piste composée de zones à accès réglementé et de zones réservées.

Les modalités d'organisation et de délimitation des zones de sûreté sont fixées par voie réglementaire.

Article 200 : La conception de tout projet de construction ou de modernisation d'un aéroport intègre tous les aspects normatifs de la sûreté de l'aviation civile.

Article 201 : L'accès et la circulation aux zones coté piste des aéroports et en tout lieu où sont mises en œuvre des mesures de sûreté prévues par la présente loi et ses textes d'application sont soumis à la détention d'un titre de circulation ou d'une autorisation d'accès.

Les conditions de délivrance et d'utilisation des titres de circulation et des autorisations d'accès sont définies dans les programmes nationaux de sécurité et de sûreté.

Article 202 : Les personnes mettant en œuvre les contrôles de sûreté, les personnes autorisées à accéder sans escorte aux zones à accès réglementé et les personnes ayant accès à des renseignements sensibles relatifs à la sûreté de l'aviation sont soumises à des vérifications d'antécédents avant de prendre leurs fonctions ou d'accéder à ces zones ou à ces renseignements.

Les vérifications périodiques des antécédents de ces personnes, s'effectuent à des intervalles définies par l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Les personnes jugées inaptes à la suite d'une vérification de leurs antécédents sont immédiatement empêchées de mettre en œuvre les contrôles de sûreté, d'accéder sans escorte à des zones de sûreté à accès réglementé et d'avoir accès à des informations sensibles de sûreté de l'aviation.

Article 203 : L'entreprise ou l'organisme implanté à l'extérieur de la zone réservée ou entre les limites coté ville et coté piste doit, pour y accéder afin de livrer des biens et produits destinés à être embarqués à bord des aéronefs, être agréé par l'organisme national en charge de l'aviation civile.

L'entreprise ou l'établissement ainsi agréé en qualité d'établissement connu met en œuvre des mesures de sûreté appropriées pendant le conditionnement de ces biens et produits et préserve leur intégrité jusqu'à leur entrée en zone réservée.

Article 204 : Le transporteur aérien met en œuvre des mesures de sûreté sur le fret et les colis postaux avant leur embarquement dans les aéronefs.

Le transporteur aérien effectue les contrôles de sûreté mentionnés à l'article 205 de la présente loi sur le fret et les colis postaux qui lui sont remis ou assure que ce fret ou ces colis lui sont remis par un agent habilité.

Le fret et les colis postaux qui, de par leurs caractéristiques, ne peuvent pas être contrôlés après leur conditionnement, sont remis à l'agent habilité ou à défaut, au transporteur aérien, exclusivement par un expéditeur connu.

Article 205 : En vue d'assurer la sûreté des vols, lorsque des renseignements fiables indiquent qu'un aéronef peut faire l'objet d'un acte d'intervention illicite sur le territoire national, les officiers de police judiciaire affectés à l'aviation civile ainsi que les agents sur ordre et sous la responsabilité de ces officiers de police judiciaire, peuvent procéder à la fouille et à la visite, 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 aérodrômes non librement accessibles au public ou sortant de celles-ci.

Les mêmes dispositions sont applicables sur le plan international, les personnes compétentes pour procéder à la fouille et à la visite étant, outre celles mentionnées au premier alinéa du présent article, les agents des douanes.

Peuvent également être habilités à procéder à ces fouilles et visites, tant sur le plan national qu'international, sous le contrôle des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes, les agents de nationalité béninoise désignés par les exploitants

garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public ou soit incompatibles avec l'exercice de cette mission.

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

Article 206 : Sont exemptées des mesures d'inspection et de filtrage applicables aux personnes ainsi qu'à leurs bagages de cabine, que ce soit dans le cadre de leurs déplacements officiels ou privés :
- le président de la République en exercice ;
- les chefs d'Etat étrangers en exercice ;
- leurs conjoints et leurs bagages.

Article 207 : Les équipements utilisés pour mettre en œuvre les mesures de sûreté sont préalablement homologués par l'organisme national en charge de l'aviation civile.

CHAPITRE V FINANCEMENT DE LA SURETE

Article 208 : Le financement de la réalisation et du maintien des objectifs définis au programme national de sûreté de l'aviation civile est assuré par un budget de sûreté établi chaque année par l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Les ressources du budget comprennent la redevance de sûreté et des subventions de l'Etat et/ou d'autres organismes.

Les modalités d'établissement, de perception et d'affectation de la redevance de sûreté sont fixées par voie réglementaire conformément à la politique de l'Organisation de l'aviation civile internationale en matière de redevances de sûreté.

TITRE II FACILITATION

Article 209 : L'organisme national en charge de l'aviation civile met en place des politiques et des obligations en matière de facilitation de l'aviation civile conformes à la réglementation en vigueur et aux dispositions de l'annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Article 210 : Il est mis en place un comité national de facilitation du transport aérien et, selon les besoins, des comités de facilitation d'aéroport ou des organes de coordination analogues, en vue de coordonner les activités de facilitation entre les différents ministères, institutions et autres organismes nationaux qui s'occupent ou sont chargés des divers aspects de l'aviation civile internationale ainsi qu'avec les exploitants d'aéroport et d'aéronef.

Article 211 : Le comité national de facilitation est placé sous l'autorité de l'organisme national en charge de l'aviation civile qui veille à la mise en œuvre du programme national de facilitation.

La composition et le fonctionnement du comité sont fixés par voie réglementaire.

Article 212 : Les aéronefs qui effectuent un parcours international utilisent à l'arrivée et au départ du territoire national, un aéroport international. Pour franchir la frontière ou la limite des eaux territoriales, ils suivent la route aérienne qui leur est affectée. Les lois et règlements relatifs à l'entrée ou la sortie du territoire des passagers, équipages ou marchandises, notamment à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, sont respectés par les exploitants d'aéronef.

LIVRE VII TRANSPORT AERIEN

TITRE UNIQUE MODES D'EXPLOITATION DES AERONEFS - ASSISTANCE EN ESCALE

CHAPITRE PREMIER MODES ET CONDITIONS D'EXPLOITATION

Article 213 : L'exercice d'une activité de transport aérien à titre professionnel et contre rémunération est subordonné à l'obtention préalable d'un agrément délivré par le ministre chargé de l'aviation civile, suivant des modalités fixées par voie réglementaire.

L'agrément est complété par un permis d'exploitation aérienne délivré par l'organisme national en charge de l'aviation civile et dont les modalités de délivrance, de validité, de maintien et de retrait sont définies conformément à la réglementation en vigueur.

Article 214 : Tout transport aérien est soumis à une autorisation préalable de l'organisme national en charge de l'aviation civile, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article 215 : Les conditions d'exécution des vols privés sont fixées par la présente loi et ses textes d'application.

CHAPITRE II ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN

SECTION 1 TRANSPORTEURS BENINOIS

Article 216 : Les entreprises autorisées au titre des dispositions de l'article 224 de la présente loi soumettent à l'approbation préalable de l'organisme national en charge de l'aviation civile :

- leurs programmes généraux d'achat et de location de matériel volant ;
- leurs programmes d'exploitation comportant en particulier l'indication des types de matériel normalement utilisés sur chacun des services prévus dans ces programmes.

Article 217 : Pour la détermination de ses tarifs, l'entreprise de transport aérien se conforme à la réglementation en vigueur.

Article 218 : Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique que l'organisme national en charge de l'aviation civile exerce en vue d'assurer la supervision de la sécurité du transport aérien.

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

Article 219 : Le contrôle de l'Etat est exercé par l'organisme national en charge de l'aviation civile sur les entreprises de transport aérien en ce qui concerne l'application des dispositions fixées par les conventions internationales, les lois et règlements nationaux en vigueur relatifs au personnel navigant, à l'exploitation technique et commerciale du matériel volant et à la réglementation administrative.

En ce qui concerne l'exploitation technique, ce contrôle porte notamment sur :

- l'application des règles de la circulation aérienne ;
- la vérification de la présence et de la validité des documents obligatoires pour les vols internationaux tels que : le certificat d'immatriculation, le carnet de route, le certificat de navigabilité, la licence de l'équipage, le certificat d'exploitation radio de bord, le manifeste des passagers et du fret ;
- la vérification de la conformité de la composition et des qualifications du personnel navigant technique avec les exigences des annexes 1 et 6 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant respectivement les licences du personnel et l'exploitation technique des aéronefs ;
- la vérification des documents d'exploitation, notamment : les données de vol, les plans de vol d'exploitation, le carnet technique ainsi que la préparation du vol conformément à l'annexe 6 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant l'exploitation technique des aéronefs ;
- la vérification, conformément à l'annexe 4 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant l'exploitation technique des aéronefs, de la présence et de l'état des éléments nécessaires à la navigation aérienne, à savoir :
• le permis d'exploitation aérienne ;
• le manuel d'exploitation y compris la liste minimale d'équipements ;
• le manuel de vol ;
• l'équipement de sécurité de cabine ;
• l'équipement nécessaire au vol, y compris le matériel de radiocommunication et de radionavigation ;
• les enregistreurs de bord ;
• les spécifications opérationnelles d'exploitation accordées au transporteur aérien ;
- les conditions de transport des marchandises dangereuses ;
- la vérification de la conformité constante de l'état de l'appareil et de son équipement avec l'annexe 8 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant la navigabilité des aéronefs.

Article 220 : Tout aéronef se trouvant sur un aérodrôme béninois est soumis à des inspections 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.

Article 221 : Dans l'intérêt de la sécurité de l'aviation civile, l'organisme national en charge de l'aviation civile dispose des installations, de l'équipement et du personnel nécessaires à l'exécution de sa fonction de supervision de la sécurité aérienne.

Article 222 : L'organisme national en charge de l'aviation civile est chargé de mener les inspections nécessaires, notamment celles des installations et infrastructures, des aérodrômes, des services de navigation aérienne, des aéronefs, des centres de maintenance et des centres de formation aéronautique, hangars, ateliers, aires de trafic, installations des dépôts de carburant, bureaux des exploitants, zones de maintenance du fret, installations situées à l'intérieur ou à l'extérieur du périmètre d'un aéroport ou en zone de sûreté à accès réglementé d'un aéroport et utilisées pour des opérations aéroportuaires ou des opérations commerciales liées à un aéroport ou au profit ou pour le compte d'un exploitant d'aéronef, afin de veiller au maintien de la sécurité de l'exploitation, conformément aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

L'organisme national en charge de l'aviation civile assure, entre autres, de :
- la compétence des personnels techniques, notamment les membres d'équipage et les personnels au sol ;

Article 223 : Les entreprises de transport aérien autorisées communiquent, sur demande des inspecteurs de l'organisme national en charge de l'aviation civile chargés du contrôle, tous les documents nécessaires à l'exercice de leurs fonctions.

Les inspecteurs chargés du contrôle ont accès, sans restriction et à tout moment, aux aéronefs et installations des entreprises autorisées pour l'exercice de leur fonction, sur présentation d'un document officiel d'identité et d'un ordre de mission délivrés par l'organisme national en charge de l'aviation civile.

SECTION 2 TRANSPORTEURS ETRANGERS

Article 224 : Sous réserve des dispositions des accords et conventions internationaux en vigueur, l'exploitation par des compagnies aériennes étrangères de lignes internationales régulières de transport aérien en provenance ou à destination de la République du Bénin est subordonnée à l'autorisation préalable de l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Article 225 : Les dispositions des articles 11, 218, 219 et 223 de la présente loi sont applicables aux transporteurs aériens étrangers.

Article 226 : Les programmes horaires, tarifs et données techniques d'exploitation des entreprises étrangères de transport aérien assurant des services en provenance ou à destination de la République du Bénin sont soumis à l'organisme national en charge de l'aviation civile dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

Article 227 : Les entreprises étrangères assurant le transport de passagers, de marchandises ou de courrier contre rémunération dans le cadre de services aériens internationaux réguliers ou non, peuvent dans les conditions fixées par les accords de services aériens, embarquer ou débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier.

Le transport commercial de personnes et de marchandises entre deux points situés en République du Bénin est réservé aux transporteurs béninois et aux transporteurs des autres Etats membres de l'Union, sauf dérogations spéciales et temporaires.

CHAPITRE III CONTRAT DE TRANSPORT AERIEN

SECTION 1 TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article 228 : Le contrat de transport de marchandises est constaté par une lettre de transport aérien ou un récépissé émis par le transporteur.

Ce contrat court de la prise en charge des marchandises dès leur remise par l'expéditeur ou son mandataire au transporteur ou son mandataire, jusqu'à la livraison, par leur remise par le transporteur ou son mandataire au destinataire ou son mandataire.

Article 229 : Les dispositions légales relatives aux transports par terre, air et par eau sont applicables au contrat de transport de marchandises par air sans préjudice des dispositions de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et de toute convention ou protocole la modifiant ou la complétant et applicable en République du Bénin, même si le transport n'est pas international au sens de ces conventions et protocoles.

Article 230 : Le transporteur dresse un manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées dans les conditions fixées par voie réglementaire. Un duplicata du manifeste se trouve à bord de l'aéronef et est communiqué, sur leur demande, aux inspecteurs de l'organisme national en charge de l'aviation civile et aux agents des douanes.

Le récépissé comporte les mentions relatives en particulier à l'identification des parties, à la caractérisation des marchandises quant à leurs poids, quantité et qualité, aux lieux d'embarquement et de débarquement.

Article 231 : Le jet de marchandises indispensable au salut de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire, en 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 l'aéronef.

Article 232 : L'action en responsabilité est portée, au choix du demandeur, soit devant la juridiction du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant la juridiction du lieu de destination. L'action en responsabilité est 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 de transport.

Article 233 : La responsabilité du transporteur aérien de marchandises est limitée à un montant fixé par voie réglementaire, conformément aux dispositions de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et de toute convention ou protocole la modifiant ou la complétant et applicable en République du Bénin.

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

Article 234 : La fraude visée à l'article 233 de la présente loi consiste pour le transporteur à dissimuler ou tenter de dissimuler les avaries, manquements ou retards ou, par tout autre moyen, à empêcher ou tenter d'empêcher le réceptifaire de formuler ses protestations dans les délais requis, la victime empêchée par un cas de force majeure de formuler ses protestations peut toujours agir en responsabilité.

Article 235 : En cas de transports successifs, chaque transporteur est censé être partie au contrat effectué sous son contrôle.

En cas d'accident ou de retard, le transporteur répond du dommage survenu sous sa responsabilité.

Le dernier transporteur répond de tout dommage survenu et de toute faute commise pendant le transport sauf recours contre le transporteur responsable du dommage qui peut être appelé en garantie.

Cet acte réglementaire détermine également les prescriptions que les entreprises ou organismes visés à l'article 239 de la présente loi respectent en matière de réception et de contrôle pour éviter des dépôts et des expéditions anonymes.

SECTION 2 RELATIONS ENTRE TRANSPORTEURS

Article 241 : A l'égard des ayants droit du propriétaire de la marchandise et du passager, le transporteur de fait répond des dommages survenus pour le transport qu'il a effectué alors que le transporteur contractuel est responsable pour la totalité du transport envisagé.

SECTION 3 TRANSPORT DE PERSONNES

Article 242 : Le contrat de transport de passagers est constaté par la délivrance d'un titre de transport individuel ou collectif de départ.

Le titre de transport contient l'indication des points de départ et de destination ou l'indication d'une escale si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même Etat et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat.

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

Article 243 : Le contrat de transport aérien de personnes est régi par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et de toute autre convention ou protocole la modifiant ou la complétant, même si le transport n'est pas international ou sans de cette convention.

Article 244 : Le transporteur remet aux autorités compétentes une formule de trafic, ou à défaut un manifeste de passagers.

Toutefois, la disposition prévue au premier alinéa du présent article n'est pas applicable aux déplacements qui comportent le retour sans escale à l'aérodrome de départ.

Article 245 : La responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou de toute autre convention ou protocole la modifiant ou la complétant et par les dispositions réglementaires qui la mettent en cause.

Article 246 : L'action en responsabilité est portée, au choix du demandeur, soit devant la juridiction du lieu d'embarquement ou de destination, soit devant la juridiction du domicile du transporteur, du siège social de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu.

L'action en responsabilité est prescrite si elle n'a été intentée dans un délai de deux ans à compter du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination, ou de l'arrêt du transport.

Le mode de calcul du délai est déterminé par la loi de la juridiction saisie.

Article 247 : En cas de transports successifs, chaque transporteur répond de l'exécution de ses obligations pour le parcours qu'il a effectué.

Article 248 : Pour les transports internationaux, le transporteur ne peut embarquer les voyageurs qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à débarquer au point d'arrivée et aux escales prévues.

SECTION 4 AFFRETEMENT ET LOCATION D'AERONEFS

Article 249 : L'affrètement, la location et le crédit-bail constituent des formes d'exploitation d'aéronefs dont les modalités sont fixées par voie réglementaire.

Ces modalités tiennent compte des dispositions de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Les contrats d'affrètement, de location et de crédit-bail sont approuvés par l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Article 250 : En cas d'affrètement pour une durée déterminée, les membres de l'équipage, tel qu'il est défini par la réglementation en vigueur, restent, sauf convention contraire, les préposés du fretier.

Article 251 : Toute entreprise faisant un aéronef, à titre onéreux, pour une opération de transport, est soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public, quelle que soit l'utilisation faite par l'affrèteur de cet aéronef.

Article 252 : La location peut également se faire sous forme de crédit-bail.

Article 253 : En application de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale, lorsqu'un aéronef immatriculé en République du Bénin 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, la République du Bénin, en sa qualité d'Etat d'immatriculation, par accord avec cet autre Etat, peut lui transférer tout ou partie des fonctions et obligations que lui confèrent la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Dans les conditions identiques à celles prévues au premier alinéa du présent article, lorsque la République du Bénin est l'Etat de l'exploitant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant elle peut accepter, par accord avec cet autre 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 déchargé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées. L'accord de transfert des fonctions et obligations est enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 254 : Les transferts de responsabilités entre deux Etats, en ce qui concerne les licences du personnel, les certificats de navigabilité, les licences de station radio, sont reconnus par l'organisme national en charge de l'aviation civile en application de la réglementation en vigueur et des dispositions pertinentes des conventions internationales auxquelles la République du Bénin est partie.

CHAPITRE IV ASSISTANCE EN ESCALE

Article 255 : Les services d'assistance en escale sont les services rendus à un transporteur aérien sur un aérodrome ouvert au trafic commercial.

L'auto-assistance en escale consiste, pour un transporteur aérien, à effectuer pour son propre compte une ou plusieurs catégories de services d'assistance sans conclure avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services.

Article 256 : Les entreprises qui désirent fournir des services d'assistance en escale obtiennent ou préalable, un agrément délivré par le ministre chargé de l'aviation civile, qui atteste de leurs compétences techniques.

Les critères d'octroi de l'agrément et les conditions d'exercice de l'activité sont fixés par voie réglementaire.

Article 257 : Les entreprises prestataires de services d'assistance en escale sont astreintes à la souscription d'une police d'assurance couvrant leurs activités.

Article 258 : Le ministre chargé de l'aviation civile, sur proposition de l'organisme national en charge de l'aviation civile, limite le nombre de prestataires de services pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale lorsque :

- le niveau d'activité ne permet pas l'existence de plusieurs opérateurs avec les garanties de continuité du service public ;
- les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponible, notamment en fonction de l'encombrement et du taux d'utilisation des surfaces, entraînent une impossibilité d'ouverture du marché de l'assistance en escale ;
- les contraintes spécifiques de sécurité ou de sûreté l'imposent.

LIVRE VIII PERSONNELS DE L'AVIATION CIVILE

TITRE PREMIER PERSONNEL MEMBRE D'EQUIPAGE PROFESSIONNEL

CHAPITRE PREMIER CATEGORIES DE PERSONNEL MEMBRE D'EQUIPAGE

Article 259 : La qualité de membre d'équipage professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant de façon habituelle et principale, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération :

- le commandement et la conduite des aéronefs ;
- les services à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la marche et à la navigation d'aéronefs ;
- les services complémentaires de bord, notamment ceux exercés par le personnel navigant commercial du transport aérien ;
- les services à bord d'autres matériels montés sur aéronef, notamment les appareils photographiques et météorologiques, les appareils destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manœuvre des parachutes et au trouillage du personnel ou le matériel sur les hélicoptères.

Article 260 : Les membres d'équipage professionnels de l'aéronautique civile appartiennent au moins à l'une des trois catégories suivantes :

SECTION 2 REGISTRE D'INSCRIPTION

Article 265 : Nul ne peut faire partie du personnel membre d'équipage professionnel de l'aéronautique civile s'il n'est inscrit sur un registre aéronautique correspondant à sa catégorie.

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

Article 266 : Pour son inscription au registre, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

- être de nationalité béninoise ;
- être titulaire des brevets ou du certificat de sécurité de vol ainsi que, suivant le cas, des licences en cours de validité correspondant au registre considéré ;
- présenter un extrait de casier judiciaire sans condamnation datant de trois mois au plus à la date de la demande d'inscription sur le registre.

Les règles applicables à l'établissement, à la tenue des registres, aux conditions de modifications d'inscription, de refus d'inscription, de suspension, de radiation et de réinscription sur le registre, sont fixées par voie réglementaire.

Article 267 : A titre exceptionnel, l'inscription sur les registres du personnel des membres d'équipage professionnels de l'aéronautique civile des personnes n'ayant pas la nationalité béninoise peut, pour chaque cas particulier, être autorisée par voie réglementaire.

CHAPITRE III COMMANDANT DE BORD - EQUIPAGE

Article 268 : La composition de l'équipage est déterminée d'après le type de l'aéronef, les caractéristiques et la durée du voyage à effectuer et la nature des opérations auxquelles l'aéronef est affecté.

L'équipage est déterminé par l'exploitant, conformément à la réglementation en vigueur.

Article 269 : Les fonctions de commandant de bord sont exercées par un pilote. Le commandant de bord figure en premier sur la liste de l'équipage.

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

Article 270 : Le commandant de bord est responsable de l'exécution du vol et a autorité sur 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, laisser tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustibles, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant, s'il en a la possibilité. Il jette en premier lieu les marchandises de faible valeur. Il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol, changer de destination chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité et, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant, en fournissant les motifs de sa décision.

Article 271 : Le commandant de bord est consignataire de l'aéronef et responsable du chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il demande des instructions à l'exploitant, s'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit, sans mandat spécial :

- d'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;
- de faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ;
- de prendre toutes les dispositions en vue d'effectuer toutes dépenses visant à assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;
- d'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et le congédier au terme de celle-ci ;
- d'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées au présent article.

CHAPITRE IV CONTRAT DE TRAVAIL - MALADIES PROFESSIONNELLES - MEDICINE AERONAUTIQUE

SECTION 1 CONTRAT DE TRAVAIL

Article 272 : La législation du travail en vigueur est applicable, sous réserve des dispositions du présent chapitre et de celles des textes réglementaires.

Article 273 : L'engagement d'un membre d'équipage professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit.

Article 274 : Le contrat visé à l'article 273 de la présente loi précise :

- le salaire de base mensuel ;
- le salaire minimum mensuel garanti ;
- l'indemnité de licenciement adoucie, sauf en cas de faute grave, au personnel licencié ;
- les conditions de résiliation du contrat ;
- le lieu de destination finale et le moment à partir duquel la mission est réputée accomplie si le contrat est conclu pour une durée déterminée ;
- le délai de préavis en cas de résiliation du contrat de travail.

Article 275 : Le contrat de travail à durée déterminée dont le terme survient au cours d'une mission est prorogé jusqu'à l'achèvement de la mission.

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

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

Article 276 : La durée du travail des membres d'équipage professionnel est fixée par voie réglementaire, conformément aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Aux fins de prévenir la fatigue des équipages affectés à la conduite et aux services complémentaires à bord des aéronefs et les accidents qui peuvent en résulter, la réglementation comprend des dispositions sur les temps de travail et de repos, la longueur des trajets et le nombre d'étapes des vols et le travail aérien sur différents types et catégories d'aéronefs ainsi que des dispositions pénales.

Article 277 : L'interruption de la mission décidée par le commandant de bord pour un motif de sécurité ne constitue pas un cas de rupture de contrat de travail.

Le commandant de bord rend compte à l'exploitant, des circonstances qui l'ont amené à décider de l'interruption de la mission.

Tous les frais résultant de cette interruption sont supportés par l'exploitant, y compris ceux cités à l'article 271 de la présente loi.

Article 278 : En cas d'internement, de détention ou de captivité d'un membre de l'équipage à l'occasion du service qui n'est pas manifestement la conséquence d'un délit de droit commun, le contrat de travail est prorogé de plein droit jusqu'à la fin de l'internement, de la détention ou de la captivité.

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

Article 279 : Aucun membre d'équipage 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 ordre du commandant de bord.

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

Article 280 : Outre les biens qui ne peuvent faire l'objet de saisie ou de mise en gage, ne peuvent être saisis, ni mis en gage l'équipement, les instruments et autres :

CHAPITRE II AUTRES PERSONNELS AERONAUTIQUES

Article 292 : Les autres personnels aéronautiques sont constitués de l'ensemble des personnes spécialisées en matière aéronautique et titulaires de diplômes d'université ou d'écoles reconnues par l'Etat.

Ces personnels comprennent notamment les ingénieurs et techniciens des différentes spécialités aéronautiques, les juristes et économistes en transport aérien, les médecins de spécialité aéronautique.

Article 293 : Les modalités de classement statutaire, d'organisation et de fonctionnement des autres personnels aéronautiques sont fixées par voie réglementaire.

Article 294 : Conformément aux dispositions internationales en vigueur, notamment l'annexe 1 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant les licences du personnel, l'exercice des emplois ci-après est subordonné à la détention d'une licence assortie de qualification :

- contrôleur de la circulation aérienne ;
- agent technique d'exploitation ;
- mécanicien ou technicien d'entretien d'aéronef.

Les dispositions relatives à la délivrance et au renouvellement de la licence visée au premier alinéa du présent article sont fixées par voie réglementaire.

- mécanicien ou technicien d'entretien d'aéronef. Les dispositions relatives à la délivrance et au renouvellement de la licence visée au premier alinéa du présent article sont fixées par voie réglementaire.

LIVRE IX SANCTIONS, DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

TITRE PREMIER SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET DISCIPLINAIRES

CHAPITRE PREMIER SANCTIONS ADMINISTRATIVES

Article 295 : Tout prestataire de service, tout exploitant ou usager qui viole les dispositions de la présente loi ou de ses textes d'application s'expose à des sanctions administratives, disciplinaires ou pénales.

Article 296 : Les infractions et les sanctions non expressément prévues à la présente loi sont régies par les textes en vigueur.

Article 297 : Les sanctions administratives sont prononcées soit par le ministre chargé de l'aviation civile, soit par l'organisme national en charge de l'aviation civile. Elles sont prononcées sur la base des rapports des inspecteurs ou des agents habilités de l'aviation civile ou de toute autorité compétente et comprenant, sans s'y limiter :

- l'avertissement ;
- le blâme ;
- la restriction des certificats, licences, autorisations, permis, agréments ou qualifications ;
- la suspension des certificats, licences, autorisations, permis, agréments ou qualifications ;
- la révocation des certificats, licences, autorisations, permis, agréments ou qualifications.

Sans préjudice des sanctions prévues au premier alinéa du présent article, l'organisme national en charge de l'aviation civile peut prononcer des amendes administratives à l'encontre de tout prestataire de services, tout exploitant ou usager qui agit en violation des dispositions de la présente loi ou de ses textes d'application.

Article 298 : Toute entreprise de transport aérien qui contrevient aux dispositions des articles 190, 213, 214 et 220 de la présente loi, pour tout ou partie des activités exercées, encourt la suspension ou le retrait des agréments ou des autorisations qui lui ont été accordés, ainsi qu'il suit :

- pour les agréments, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;
- pour les autorisations, par décision de l'organisme national en charge de l'aviation civile.

Article 299 : Toute entreprise de transport aérien béninoise ou étrangère, qui, sans autorisation ou en infraction aux conditions prescrites par les autorisations qui lui ont été délivrées, exerce en République du Bénin une activité de transport aérien, est passible d'une amende.

Cette amende est infligée par tout agent ayant qualité pour constater les infractions en matière de transport aérien, notamment par les inspecteurs de l'organisme national en charge de l'aviation civile et est payable par tout moyen, laissant trace écrite.

Cette amende est proportionnelle à la masse de l'aéronef et établie sur la base maximale de trois cent mille (300 000) francs CFA par tonne et par transport.

La masse prise en compte est la masse maximale au décollage inscrite sur le certificat de navigabilité de l'aéronef.

Toute fraction de tonne est comptée comme une tonne. En cas de refus de paiement de l'amende ou en cas de récidive, l'aéronef peut être mis sous séquestre à la demande des autorités de l'organisme national en charge de l'aviation civile.

CHAPITRE II MISE EN ŒUVRE DES SANCTIONS ADMINISTRATIVES

Article 300 : Les conditions et les modalités d'application des sanctions administratives ainsi que le taux et les modalités de perception des amendes administratives sont fixés par voie réglementaire.

Article 301 : Les personnes physiques ou morales sanctionnées peuvent exercer leur droit de recours conformément à la législation en vigueur.

CHAPITRE III SANCTIONS DISCIPLINAIRES

Article 302 : Un conseil de discipline composé de personnels de l'aéronautique civile est chargé de proposer au ministre chargé de l'aviation civile, des sanctions disciplinaires à l'encontre des membres du personnel de l'aéronautique civile, reconnus coupables de violation des dispositions de la présente loi, des textes subséquents ou des règlements d'application pris en la matière.

Article 303 : Le conseil de discipline de l'aéronautique civile comprend trois sections :

- la section des membres d'équipage professionnel ;
- la section des membres d'équipage non professionnel ;
- la section des autres personnels aéronautiques.

Le conseil de discipline est présidé par le directeur général de l'organisme national en charge de l'aviation civile.

La composition, le fonctionnement et les attributions du conseil de discipline sont fixés par voie réglementaire.

En ce qui concerne les autres personnels aéronautiques détenteurs de licence ou de qualification, les dispositions prévues par la législation du travail en la matière leur sont applicables en cas de présomptions graves d'atteinte à la sécurité.

Article 304 : Le conseil de discipline peut proposer les sanctions suivantes :

- avertissement ;
- blâme ;
- retrait temporaire avec ou sans sursis d'un ou plusieurs certificats ou licences ;
- retrait définitif d'un ou de plusieurs certificats ou licences ;
- radiation du registre prévu à l'article 265 de la présente loi.

Article 305 : Le conseil de discipline se réunit sur convocation du directeur général de l'organisme national en charge de l'aviation civile dans les cas suivants :

- mise en cause d'un membre d'équipage dans un rapport circonstancié du commandant de bord adressé à l'organisme national en charge de l'aviation civile ;
- auto-saisine par l'organisme national en charge de l'aviation civile d'un dossier qui met en cause un membre d'équipage ;

Article 306 : Sans préjudice de peines plus fortes s'il y a lieu, est puni des peines prévues par le droit commun ou toutes autres dispositions pénales en vigueur, le fait de détruire, de détourner ou de tenter de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevées d'une hypothèque régulièrement inscrite.

Sont punies des mêmes peines, toutes manœuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie.

Article 307 : Est punie des peines prévues à l'article 311 de la présente loi, toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

- 1- les voies de fait, l'intimidation, les menaces physiques ou verbales contre un membre d'équipage si de tels actes l'empêchent de s'acquiescer de ses fonctions ou rendent difficile leur exercice ;
2- le refus d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant de bord, ou par un membre d'équipage au nom du commandant de bord, aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef, de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord, ou de maintenir l'ordre et la discipline à bord ;
3- le fait de fumer dans les toilettes ou fumer ailleurs d'une manière qui risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ;
4- la détérioration ou la tentative de détériorer un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;
5- l'utilisation d'un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit.

Article 308 : Est punie conformément aux dispositions du code pénal, toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil si un tel acte risque de compromettre sa sécurité ou celle de toute personne se trouvant à bord, d'une part, ou l'ordre et la discipline à bord de l'aéronef, d'autre part :

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

Article 309 : Est punie conformément aux dispositions du code pénal, toute personne qui accomplit à bord d'un aéronef, un acte de violence physique contre une personne ou un acte d'agression sexuelle ou d'agression d'enfant.

Article 310 : Est punie d'une amende maximale de douze millions (12 000 000) de francs CFA et d'un emprisonnement maximal d'un an ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui a exercé l'un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications des membres d'équipage professionnel de l'aéronautique civile en infraction aux dispositions du chapitre relatif au personnel navigant :

Article 311 : Est punie d'une amende maximale de douze millions (12 000 000) de francs CFA et d'un emprisonnement maximal d'un an ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui a exercé l'un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications des membres d'équipage professionnel de l'aéronautique civile en infraction aux dispositions du chapitre relatif au personnel navigant :

Article 312 : Est punie d'une amende maximale de douze millions (12 000 000) de francs CFA et d'un emprisonnement maximal d'un an ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui a exercé l'un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications des membres d'équipage professionnel de l'aéronautique civile en infraction aux dispositions du chapitre relatif au personnel navigant :

lancement d'une arme chimique, biologique, radiologique ou nucléaire, sans autorisation écrite et avec l'intention de les utiliser à cette fin.

Les auteurs des actes visés au présent article, sont punis des peines prévues à l'article 338 de la présente loi.

La tentative des infractions prévues par le présent article et toutes autres infractions de nature similaire aux actes visés au présent article sont punies comme l'infraction consommée.

Article 340 : Est puni de cinq ans à dix ans d'emprisonnement et d'une amende de dix millions (10 000 000) à trente millions (30 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

- a) porte sur lui-même, dans ses bagages de cabine ou ses bagages un engin explosif improvisé ;
b) transporte à bord d'un véhicule un engin explosif improvisé ;
c) place dans le fret un engin explosif improvisé ;
d) délient un missile portatif susceptible de représenter des menaces en vol, aux fins d'une utilisation comme :

- arme ;
- moyen de détournement ;
- menaces relatives aux systèmes d'aéronef télépilote ;
- autres menaces provenant de l'extérieur qui ont une incidence sur l'espace aérien de l'Etat ;
e) provoque une cyberattaque sur les :
- systèmes ATM ;
- systèmes d'aéronefs ;
- systèmes d'aéroports ;
f) recourt aux menaces chimiques, biologiques ou radiologiques ;
g) exerce des menaces côté ville ;
h) délient un engin explosif improvisé, une arme ou des toxines dissimulés dans des articles de restauration ou d'autres services ;
i) fait des menaces fictives.

La tentative des infractions prévues par le présent article et toutes autres infractions de nature similaire aux actes visés au présent article sont punies comme l'infraction consommée.

Article 341 : Commet également une infraction dirigée contre l'aviation civile, quiconque :

- a- menace de commettre les infractions visées aux points a, b, c, d, f, g, h, i et j de l'article 340 de la présente loi ;
b- rend intentionnellement crédible la menace de la commission des infractions visées au point a- du présent article ;
c- menace ou intimide un membre de l'équipage de l'aéronef dans l'exercice de ses fonctions ;
d- entrave le libre exercice des fonctions d'un membre de l'équipage de l'aéronef ;
e- entrave, de quelque manière que ce soit, la navigation ou la circulation des aéronefs hors les cas prévus au code pénal ;
f- mène une attaque ou tente violemment aux agents préposés à la garde ou au fonctionnement des aérodromes ou installations d'aéroport, dans l'exercice de leurs fonctions ;
g- prend des otages à bord d'un aéronef ou sur l'aérodrome.

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

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

Article 342 : La tentative ou la complicité des faits visés à l'article 340 de la présente loi est punissable des mêmes peines que l'infraction consommée.

CHAPITRE II PROCEDURE PENALE

Article 343 : Sous réserve des dispositions édictées dans le cadre de l'Union, notamment en ce qui concerne les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et incidents de l'aviation civile, les dispositions du présent chapitre sont complétées par celles du code de procédure pénale.

Article 344 : Les infractions aux dispositions de la présente loi sont portées à la connaissance de l'officier de police judiciaire territorialement compétent par toute personne.

Une fois informé, l'officier de police judiciaire constate l'infraction et en dresse procès-verbal.

Indépendamment des officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions de la présente loi et des textes réglementaires d'application, les fonctionnaires assermentés des corps techniques de l'aviation civile, les militaires ou marins, les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet et les agents des douanes.

Article 345 : Les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs, les marchandises dangereuses qui se trouvent à bord d'un aéronef, sans l'autorisation spéciale prévue aux articles 73 et 74 de la présente loi, sont saisis par l'officier de police judiciaire, placés sous scellés et déposés au greffe de la juridiction compétente.

Les mêmes autorités peuvent saisir les pigeons voyageurs, les appareils photographiques, les clichés et les marchandises dangereuses qui se trouvent à bord d'aéronefs autorisés à transporter ces objets dans le cas où ces aéronefs sont possédés au-dessus d'une zone interdite. La confiscation, la restitution ou la destruction des objets et appareils réglementés sont prononcées par la juridiction compétente.

Article 346 : L'aéronef dont le certificat de navigabilité et le certificat d'immatriculation ne peuvent être produits ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation est retenu et la charge incombe au propriétaire.

En cas de location de l'a



GUEST HOUSE FENO

Appartements & Chambres meublés
📞 98 90 46 40



ELONA HOUSE

Salle de fête et de conférence à Porto-Novo
📞 98 90 46 40

APPARTEMENTS MEUBLÉS À PORTO-NOVO «FENO GUEST HOUSE»

SALLE DE FÊTE ET DE CONFÉRENCE «ELONA HOUSE» À PORTO-NOVO



**Porto-Novo, Djassin
Houinvié - Dowa - Tokpota**



+229 95534395 / 55500707



+229 98904640 / 55499999