

UNION DES COMORES

Unité - Solidarité - Développement

ASSEMBLEE DE L'UNION

LOI N°08-005 /AU



CODE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

Conformément aux dispositions de l'Article 19 de la Constitution de l'Union des Comores du 23 Décembre 2001, l'Assemblée a délibéré et adopté la loi dont la teneur suit :

LIVRE 1
**DE L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
ET DE LA METEOROLOGIE DE L'UNION DES COMORES**

TITRE 1.
**DE LA CREATION ET DU STATUT
DE L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
ET DE LA METEOROLOGIE**

CHAPITRE 1.
DE LA CREATION DE L'AGENCE

Article premier. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores (ANACM) est un service administratif de droit public.

L'Agence se substitue à la Direction de l'Aviation Civile et est placée sous la tutelle du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

L'Agence est dotée d'une autonomie juridique et de gestion dans les conditions fixées par les textes en vigueur.

Article 2. L'Agence est chargée notamment :

- ♦ de l'exécution de la politique de l'Etat en matière d'Aviation Civile ;
- ♦ de l'élaboration, de l'amendement et de la publication de la réglementation technique de l'aviation civile conformément aux normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ;
- ♦ de la publication une fois par an d'un rapport en matière de sécurité et de sûreté contenant des informations sur les types d'accidents, d'incidents ou événements recensés.
- ♦ du contrôle de l'application de la réglementation nationale et des conventions internationales signées et ratifiées par l'Union des Comores relatives à l'aviation civile ;
- ♦ de la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- ♦ de la coordination et du contrôle de l'ensemble des activités aéronautiques nationales et du suivi de l'activité des organisations internationales, continentales et régionales intervenant dans le domaine de l'aviation civile ;

- ♦ de la négociation des accords internationaux dans le cadre des habilitations et mandats spéciaux conférés par l'Etat ;
- ♦ de l'élaboration et de la mise en œuvre de la stratégie en matière d'aviation civile et de transport aérien en application des orientations prioritaires nationales et communautaires ;
- ♦ de la gestion du portefeuille des droits de trafic issus des accords aériens signés par l'Aviation Civile de l'Union des Comores ;
- ♦ du suivi de la gestion du patrimoine foncier de l'Etat affecté à l'aviation civile ;
- ♦ du suivi et de la gestion des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile ;
- ♦ de veiller à la promotion de l'aviation civile en Union des Comores.

Sur le territoire Comorien, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie est membre de droit des commissions, comités, assemblées et conseils dont l'objet se rapporte à ses missions. Elle y est représentée par son Directeur Général ou par toute autre personne que celui-ci aura désignée.

CHAPITRE 2. DU STATUT DE L'AGENCE

Article 3. Les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores sont fixées par voie réglementaire.

Article 4. Les ressources de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores comprennent notamment :

- a) les taxes et redevances pour services rendus dont l'assiette, les taux et les modalités de recouvrement sont fixées par voie réglementaire ;
- b) les produits provenant des redevances aéronautiques et extra aéronautiques ;
- c) les pénalités aéronautiques infligées par le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores aux personnels aéronautiques et aux exploitants de services aéronautiques pour manquement mineur à leurs obligations professionnelles ;
- d) les produits de concession ;
- e) toutes dotations budgétaires que l'Etat mettrait à sa disposition ;
- f) les subventions des partenaires au développement ;
- g) les dons et legs.

TITRE 2. DES ATTRIBUTIONS D'ORDRE GENERAL

CHAPITRE 1 DES ATTRIBUTIONS D'ORDRE GENERAL

Article 5. L'Agence a le pouvoir d'accomplir les actes de contrôle de la sûreté et de supervision de la sécurité aériennes à tout moment et en tout lieu sur toute personne ou tout organisme détenteur d'une licence, d'un certificat ou d'un agrément, de mener des enquêtes et de modifier des décisions conformément à ses missions.

Elle prend, à cet effet, toutes dispositions nécessaires pour la publication de tous les rapports, ordres, décisions et tous les textes adoptés dans les formes et suivants les modalités les mieux adaptées pour l'information et l'usage du public.

Article 6. L'Agence a le pouvoir de suspendre, de révoquer ou de retirer temporairement ou définitivement les licences, autorisations et certificats délivrés à toute personne, à tous centres ou organismes aéronautiques et à tout exploitant de service aérien, d'aérodrome, d'aéroport ou de services de navigation aérienne dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article 7. L'Agence peut, en outre,

- a) acquérir par achat, bail ou autres, des biens mobiliers ou immobiliers y compris lorsqu'il s'agit d'installations de navigation aérienne appartenant à l' Union des Comores et exploitées par l'Etat ;
- b) percevoir des droits inhérents aux servitudes ou autres droits sur l'espace aérien situé dans le voisinage immédiat desdites installations et nécessaire à leur bon fonctionnement.

CHAPITRE 2 **DES ATTRIBUTIONS D'ORDRE TECHNIQUE**

Article 8. L'Agence veille à la préparation et à l'application de la politique définie par l'Etat dans le domaine de l'utilisation de l'espace aérien de l'Union des Comores.

En accord avec les autorités militaires, elle assure la bonne coordination entre la circulation aérienne générale et la circulation opérationnelle militaire.

Article 9. L'Agence est chargée du contrôle de l'application de la réglementation de la circulation aérienne.

Article 10. L'Agence certifie et inspecte de manière permanente les compagnies aériennes, les aéronefs évoluant à l'intérieur du territoire national, les équipages et équipements de bord.

Dans l'exécution de ses missions de certification et d'inspection, elle peut valider les certificats et licences délivrés par l'autorité de l'aviation civile d'un Etat dans les conditions fixées par la réglementation aérienne nationale.

En outre, elle est habilitée à délivrer des certificats d'aérodrome, à les suspendre ou à les retirer selon une procédure édictée par décision du Directeur Général.

Article 11. Le Ministre chargé de l'aviation civile est le seul habilité à octroyer des agréments d'opérateurs d'assistance ou d'auto assistance en escale aux sociétés ayant rempli les critères déterminés par voie réglementaire. Les sociétés d'assistance et de contrôle documentaire sont tenues de souscrire à une police d'assurance.

Pour tous les aéroports nationaux et internationaux de l'Union de Comores :

- ♦ le nombre de sociétés prestataires de services d'assistance en escale pouvant être agréées par le Ministre en charge de l'aviation civile est limité à deux ;
- ♦ le nombre de transporteurs aériens pouvant être agréés pour l'auto assistance par le Ministre en charge de l'aviation civile est limité à deux. La pratique de l'auto assistance exclut les compagnies aériennes avec lesquelles des accords commerciaux tels que le partage de code (« code share ») sont conclus.

La durée de validité de l'agrément pour l'exercice de l'activité d'assistance en escale est de dix ans renouvelables. Elle est de cinq ans renouvelables pour l'auto assistance en escale.

Les bénéficiaires d'un agrément d'auto assistance en escale sont redevables d'une redevance assise sur le chiffre d'affaire annuel et son taux est fixé par voie réglementaire.

Elle est perçue par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores et versée dans les comptes de l'Agence. Les modalités de gestion des fonds sont fixées par voie réglementaire.

Les Ministres chargés de l'Economie et des Finances, de l'Aviation civile et du Commerce peuvent, par voie réglementaire, fixer un tarif plancher en cas de violation des règles de la libre concurrence par les sociétés d'assistance en escale.

Article 12. Les missions de régulation et de supervision de la sécurité et de la sûreté sont de la compétence exclusive de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores.

Les activités opérationnelles de la sûreté peuvent être déléguées selon des modalités fixées par voie réglementaire.

Article 13. L'Agence doit mener les inspections nécessaires sur les exploitants de service aérien, les personnels aéronautiques, les infrastructures, les aérodromes, les services de navigation aérienne, les aéronefs, les documents de bord, les groupes motopropulseurs et les équipements embarqués des aéronefs, les centres ou organismes dont l'activité se rapporte à l'aviation civile afin de veiller au maintien de la sécurité et de la sûreté de l'exploitation.

Article 14. L'Agence dispose, pour lui permettre d'assurer sa mission de contrôle et d'inspection prévue à l'article précédent, d'un corps de contrôleurs et d'inspecteurs techniques régis par les dispositions du présent code.

L'Agence peut concéder certaines de ses attributions en matière d'inspection à un organisme spécialisé doté de l'expérience et de l'expertise requises.

Article 15. L'Agence impose, dans le respect des lois et règlements en vigueur, des procédures uniformes pour l'inspection et la fouille des personnes et des biens dans le cadre

du transport aérien et de l'aviation civile afin d'assurer la sécurité et la sûreté de son exploitation.

Article 16. L'Agence peut, pour un motif quelconque lié à ses missions de supervision de la sécurité et de la sûreté, réinspecter ou réexaminer sur le territoire national tout aéronef civil, tout moteur, tous équipements à bord, documents de bord, tout groupe motopropulseur, tous équipements embarqués d'aéronef, tout transporteur aérien, tout membre d'équipage, tout organisme de maintenance ou de formation aéronautique.

Article 17. L'Agence peut, lors des enquêtes sur les accidents ou incidents graves d'aviation, prêter son concours en cas de demande, à l'organisme ou de l'entité compétente.

Article 18. L'Agence, dans les conditions fixées par voie réglementaire, contrôle et supervise la création et le fonctionnement des écoles et centres de formation en matière d'aviation civile.

Article 19. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union de Comores peut interdire l'exploitation d'un aéronef et prendre toutes mesures nécessaires pour l'empêcher de voler lorsque cet aéronef ou l'exploitation dudit aéronef peuvent ou sont susceptibles de présenter un danger pour les passagers, les marchandises ou les tiers situés à la surface.

Cette prérogative est de la compétence exclusive de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores.

CHAPITRE 3 DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE

Article 20. Le Document intitulé " Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile " (PNSAC) et ses annexes sont adoptés pour servir de règles fondamentales à la lutte contre les actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile sur l'étendue du territoire de l'Union des Comores (Décret N° 07-034/PR du 20 mars 2007).

Article 21. Objectif du Programme Nationale de la Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC).
Les objectifs du PNSAC sont les suivants :

- assurer la protection, la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile par des règlements, procédures et des pratiques de sûreté contre les actes d'intervention illicite;
- protéger le transport aérien, les installations aéronautiques et les aéronefs contre les actes d'intervention illicite commis au sol ou en vol ;
- maintenir un niveau de sûreté maximale au niveau des aéroports comoriens.

Le programme PNSAC est conçu pour être en conformité avec les normes et pratiques recommandées de l'annexe 17 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale «Convention de Chicago », ainsi qu'aux dispositions connexes relatives à la sûreté de l'aviation qui figurent dans d'autres annexes.

Le Programme National de Contrôle de la Qualité de la Sûreté de l'Aviation Civile (PNCQSAC), annexé à ce programme national contient toutes les dispositions qui sont mises en œuvre par l'Union des Comores pour évaluer l'efficacité du système de sûreté.

Article 22. - Coordination et communications

Une coordination étroite doit exister entre tous les organismes concourant à la sûreté au niveau national.

Un comité National de sûreté de l'aviation Civile est créé conformément à la norme 3.1.6 de l'annexe 17 à la convention relative à l'Aviation Civile Internationale et des comités locaux de sûreté Aéroportuaire telle que stipulée par la norme 3.2 de ladite annexe. Cette coordination est assurée par un comité national de la sûreté qui travaille avec le comité national et le comité des aéroports.

Article 23. Gestion de la riposte à des actes d'intervention illicite

La gestion de la riposte à des actes d'intervention illicite est déclenchée conformément au programme Nationale de la sûreté et aux plans conjoncturels nationaux et aéroportuaires (annexe 17)

Article 24. Pour la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'Aviation Civile, les ressources nécessaires doivent être mises à la disposition de l'autorité chargée de la direction de l'ANACM. Conformément aux dispositions de l'annexe 17 à la convention relative à l'aviation civile; ces ressources dont la redevance de sûreté émaneront de différents organismes opérant sur les sites aéroportuaires.

Dans certains cas, les coûts afférents à la mise en œuvre des installations et services de sûreté devraient être prises en charge par l'Etat, les autorités aéroportuaires et d'organismes responsables.

**TITRE 3
DU CORPS DES CONTROLEURS
ET INSPECTEURS TECHNIQUES**

**CHAPITRE 1
MISSIONS ET ATTRIBUTIONS DU CORPS
DES CONTROLEURS TECHNIQUES**

Article 25 : Les contrôleurs techniques de l'aviation civile ont pour missions de certification et de surveillance continue des licences, autorisations, agréments délivrés par le Directeur Général de l'ANACM. Dans ce cadre, ils reçoivent délégation de pouvoir de l'autorité pour exercer en son nom.

Article 26. Les contrôleurs techniques de l'Aviation Civile sont groupés dans un seul corps tel que défini à l'article 14 du présent code.

Le corps des contrôleurs techniques de l'Aviation Civile contribue à l'atteinte des objectifs suivants :

- mener des investigations, enquêtes et contrôles techniques préalables à la délivrance du permis d'Exploitation Aérienne, les autorisations spéciales, les licences et agréments délivrés par le Ministre chargé de l'Aviation Civile et par l'Agence National de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores ;
- présenter aux responsables concernés de l'ANACM des recommandations concernant l'émission du permis d'exploitation aérienne et des spécifications d'exploitation ainsi que l'aptitude de l'exploitant aérien à exercer les privilèges conférés par le permis d'exploitation aérien
- porter à la connaissance de ces mêmes responsables et aux exploitants de services aériens toutes les lacunes auxquelles il faut remédier ;
- veiller à ce que les exploitants de service aérien soient capables d'assurer la sécurité et l'efficacité des vols,
- veiller à ce que les exploitants de service aérien soient capables d'effectuer des vols en respectant les critères du permis initial, sur une base continue ;
- prendre les mesures conservatoires opportunes et nécessaires pour résoudre les questions de sécurité qui sont constatées à l'égard de la maintenance des aéronefs, de l'exploitation technique, des licences et formation du personnel de l'Aviation Civile, des vols et d'autres responsabilités des exploitants de services aériens, y compris les actes du personnel des exploitants de services aériens.
- prendre les mesures conservatoires opportunes et appropriées pour remédier à toute carence constatée dans la maintenance des infrastructures aéroportuaires et aides au sol de la navigation aérienne sur toute l'étendue du territoire sous juridiction comorienne;

Les contrôleurs techniques de l'aviation civile ont pour attributions :

Aspects liés aux licences et à la formation du personnel aéronautique :

- la rédaction et amendement des règlements technique relatifs à la formation et aux licences du personnel de l'Aviation civile ;
- l'évaluation et approbation des demandes de licences et qualifications, et émission des licences et qualifications ;
- l'examen d'aptitude médicale en conformité avec les conditions relatives aux licences ;

- la validation de licences et qualifications délivrées par d'autres Etats contractants ;

Aspects liés à l'exploitation technique et à la navigabilité des aéronefs :

- la rédaction et amendement de règlements techniques relatifs à l'exploitation technique des aéronefs ;
- la certification et approbation des demandes initiales d'exploitants de services aériens ;
- le contrôle technique régulier et la surveillance des exploitants de services aériens titulaires d'un permis ;
- la rédaction et amendement des règlements techniques relatifs à la navigabilité des aéronefs ;
- la délivrance, renouvellement et validation continue des certificats de navigabilité ;
- l'approbation de modifications et les contrôles techniques obligatoires ;
- l'approbation et contrôle technique régulier des organismes de maintenance d'aéronefs ;
- l'approbation et contrôle technique régulier des aspects de la maintenance liée aux spécifications opérationnelles accordés au moment de la certification des exploitants de services aériens ;
- le suivi et le contrôle régulier des informations obligatoires sur le maintien de la navigabilité ;
- l'assistance dans l'application des SARPS (Normes et pratiques recommandées) et des procédures, surveillance des travaux d'ingénierie ;
- l'évaluation de la conception technique et de la navigabilité d'aéronefs nouveaux ;
- l'évaluation de modifications ou réparations, soit par acceptation d'une approbation de l'Etat de conception, soit par une approbation nationale expresse ;
- le suivi des informations obligatoires sur le maintien de la navigabilité pour le certificat de type.

Aspects liés aux infrastructures aéroportuaires, aux systèmes de gestion du trafic aérien (ATM), aux systèmes de communications, navigation et surveillance et gestion du trafic aérien (CNS / ATM).

La rédaction et amendement des règlements techniques relatifs aux infrastructures aéroportuaires, aux systèmes de gestion du trafic aérien (ATM), aux systèmes de communications, navigation et surveillance et gestion du trafic aérien (CNS / ATM).

- la certification et approbation des demandes initiales d'exploitants de services aériens dans les domaines des infrastructures aéroportuaires, aux systèmes de gestion du trafic aérien (ATM), aux systèmes de communications, navigation et surveillance et gestion du trafic aérien (CNS / ATM) ;
- le contrôle technique régulier et surveillance continue des exploitants de services aériens autorisés.

Le corps des contrôleurs techniques de l'Aviation Civile est en outre chargé :

- de missions de vérification de conformité aux lois, aux règlements techniques, aux directives et décisions du Directeur Général de l'ANACM.

Article 27. Conformément aux dispositions de la loi vis-à-vis des fonctionnaires et agents chargés de certaines fonctions de police judiciaire, les contrôleurs techniques de l'aviation civile sont des agents de l'Etat auxquels certains pouvoirs de police judiciaire sont attribués par des textes spéciaux, et qui exercent ces pouvoirs dans les conditions et limites fixées par le présent statut.

Pour l'accomplissement de leur mandat, ils peuvent requérir main-forte des services de police ou de gendarmerie du ressort dans lequel ils opèrent.

Leurs procès-verbaux de visite technique, d'investigations techniques, de contrôle techniques ainsi que les infractions constatées doivent; dans tous les cas, être adressés directement et immédiatement, aux responsables dont ils relèvent, pour transmission au Directeur Général de l'ANACM.

Paragraphe 1 :
Droits, prérogatives et obligations

Article 28. Les contrôleurs techniques de l'aviation civile, jouissent de toute l'indépendance requise vis-à-vis des entités contrôlées et disposent sans entrave des ressources et moyens nécessaires et de tous les pouvoirs d'investigations.

A cet égard, les contrôleurs techniques de l'Aviation civile sont habilités à :

- demander et à se faire présenter, contre décharge et pour examen, tous les documents nécessaires à l'accomplissement de leur mission, ces documents étant restitués selon la même procédure à l'organisme contrôlé dans un délai maximum de deux (02) mois ;
- accéder à toutes les données informatiques, aux locaux, installations, magasins, immeubles, aéronefs sur toute l'étendu du territoire nationale et hors du territoire national ;
- procéder à toutes les opérations, de contrôle technique, et de vérification sous forme de décomptes, d'état de rapprochement ou d'inventaire des équipements de sécurité et ou de sûreté, des programmes de formation, des programmes de recrutement de personnel qualifié, de la qualification du personnel technique, des comptes d'exploitations, des bilans des exercices actuel et antérieures et des budgets associés aux rubriques important pour la supervision de la sécurité du transport aérien et de la navigation aérienne ;
- adresser des notes de demandes d'information aux services contrôlés qui sont tenus d'y répondre dans les mêmes formes ;

Article 29. En cas de nécessité, les contrôleurs techniques de l'Aviation civile peuvent réquisitionner la force publique pour interdire l'exploitation d'un aéronef et prendre les mesures conservatoires nécessaires pour l'empêcher de voler lorsque l'aéronef ou une opération relative à son exploitation présente un danger pour la sécurité les usagers du

transport aérien et les biens au sol. Ils doivent rendre compte immédiatement qui de droit suivant la procédure établie.

Article 30 : Dans le cadre de leurs missions de surveillances continues de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, ni le secret bancaire ni le secret professionnel ne sont opposables aux contrôleurs techniques de l'aviation civile.

Article 31 : Les contrôleurs techniques de l'aviation civile doivent faire usage de tact et de persuasion tout en expliquant les sanctions disciplinaires, administratives et pénales prévues dans le code de l'aviation civile, les règlements techniques d'applications et procédures cas d'obstruction, de refus de collaborer ou de rétention d'informations utiles, en donnant des informations inexactes ou en usant de manœuvres frauduleuses de nature à gêner ou ralentir une mission de contrôle technique et de surveillance continue des activités de l'Aviation Civile.

Article 32 : Dans le cadre de l'exercice de leurs missions, les contrôleurs techniques de l'aviation civile sont protégés contre les menaces et outrages de quelque nature que ce soit par la loi.

Article 33 : Les contrôleurs techniques de l'aviation civile ne peuvent être poursuivis ou jugés pour des analyses, des évaluations, des commentaires, des appréciations, des avis ou recommandations effectuées dans le cadre d'un rapport de mission.

Article 34 : Les contrôleurs techniques de l'Aviation Civile restent couverts par l'Union des Comores tant qu'ils agissent dans la stricte limite de l'objet de leurs fonctions, missions et attributions.

Les contrôleurs techniques de l'Aviation Civile agissant dans ce cadre ci haut, n'engagent ni leurs responsabilités personnelles, tant sur le plan civil que sur le plan pénal.

Paragraphe 2.

Déontologie du corps des contrôleurs techniques de l'Aviation Civile

Article 35 : Les contrôleurs techniques de l'aviation civile sont tenus d'exercer leurs fonctions avec équité, impartialité, rigueur, probité, objectivité et observer la discipline professionnelle la plus stricte.

Ils sont passibles des sanctions disciplinaires et administratives prévues par le code de l'Aviation Civile.

Article 36 : Les contrôleurs techniques de l'aviation civile exercent leurs fonctions, dans le cadre d'un code de déontologie et d'une charte d'éthique, préparés par la Direction Générale de l'ANACM, soumis à l'approbation du conseil de l'aviation civile.

La charte d'éthique est affichée dans les locaux et bureaux des contrôleurs techniques de l'aviation civile.

Paragraphe 3.

***Recrutement, qualifications et expériences exigées,
hiérarchie, carrières, rémunérations et avantages.***

Article 37. Les contrôleurs techniques de l'Aviation Civile sont recrutés soit par concours professionnel, soit par tour extérieur.

- a) **le concours professionnel** est ouvert aux techniciens, techniciens supérieurs appartenant aux hiérarchies ; ou à des hiérarchies assimilées et comptant au moins à la date du concours, le nombre d'année minimum d'expérience professionnelle dans les domaines d'activités énumérés à l'article 38 pour chaque niveau correspondant. Les candidats reçus au concours sont nommés contrôleurs techniques de l'aviation civile stagiaire pour toute la durée du stage correspondant à chaque niveau de recrutement. Le nombre d'année de stage correspondant à effectuer à l'ANACM ne sont pas rappelées après titularisation, mais comptent comme ancienneté effective dans le corps.
- b) **Le recrutement par voie extérieure** s'effectue par décision du Directeur Général, qui dans la limite des deux cinquièmes de l'effectif théorique du corps, peut nommer dans le corps des inspecteurs de l'aviation civile des techniciens et techniciens supérieurs de l'Aviation civile hautement qualifiés et reconnus sur le plan national et/ou international.

Cette nomination s'effectue à indice égal ou immédiatement supérieur, et en tout état de cause au 1^e échelon de la 2^e classe. Les contrôleurs techniques de l'aviation civile ainsi recrutés, conserveront pour l'avancement, le bénéfice de l'ancienneté qu'ils ont acquise dans leur corps de métier d'origine.

- c) des avis de vacances de poste sont communiqués par voie de presse et avis de communiqué en cas de recrutement organisé par l'ANACM;
- d) les candidats à un poste de contrôleur technique de l'aviation civile doivent satisfaire à toutes les conditions minimales de diplômes et d'expériences préconisées ;

La durée de conservation des dossiers de demande de candidature aux postes de contrôleur technique de l'aviation civile à l'ANACM est de 24 mois.

- e) Il incombe aux candidats potentiels de maintenir à jour leur dossier de candidature, s'ils désirent toujours être considérés dans la base de donnée pour les avis de vacances de poste de contrôleur technique de l'Aviation civile.

Article 38. L'avancement de classe a lieu au choix par inscription à un tableau d'avancement arrêté par l'autorité ayant pouvoir de nomination.

Peuvent être promus :

- Contrôleurs techniques de l'aviation civile titulaires de 2^e classe, 1^{er} échelon, les contrôleurs techniques de l'aviation civile titulaires de 3^e classe qui comptent 2 ans au moins d'ancienneté au 2^e échelon de leur classe ;

- Contrôleurs techniques de l'aviation civile principaux de 1^e classe, 1^{er} échelon, les contrôleurs techniques de l'aviation civile titulaires de 2^e classe qui comptent 2 ans au moins d'ancienneté au 3^e échelon de leur classe ;
- Contrôleurs techniques de l'aviation civile de classe exceptionnelle, les Contrôleurs techniques de l'aviation civile principaux de 1^e classe qui comptent 3 ans au moins d'ancienneté au 4^e échelon de leur classe ;

Article 39. L'avancement d'échelon est fonction de l'ancienneté. Le temps à passer dans chaque échelon est fixé à 2 ans, sauf en ce qui concerne le 3^e échelon de 1^{ère} classe où il est de 3 ans.

Article 40. Les Contrôleurs techniques de l'Aviation Civile sont classés en quatre (04) niveaux hiérarchiques :

- Contrôleur technique de l'Aviation Civile de classe exceptionnel ;
- Contrôleur technique de l'Aviation Civile principal ;
- Contrôleur technique de l'Aviation Civile titulaire ;
- Contrôleur technique de l'Aviation Civile stagiaire.

Les postes de Contrôleur technique principal de l'Aviation Civile et de Contrôleur technique titulaire de l'Aviation Civile exigent un niveau d'expertise et d'expérience technique dans les domaines de spécialité spécifiés à l'article 43.

Article 41. Les Contrôleurs techniques de l'Aviation civile principaux et titulaires doivent posséder les qualifications et expériences minimales contenues dans les doc. 8335 et 9734-AN /959 de l'OACI.

Avoir une expérience dans des activités d'appuis dans un environnement aéronautique, de planification de politique au sein d'une société d'Aviation civile ou d'un centre de formation professionnelle aéronautique ;

Les Contrôleurs techniques titulaires et principaux de l'aviation civile doivent obligatoirement développer des aptitudes et des compétences linguistiques en Anglais couvrant au moins leur domaine de spécialisation, leur permettant ainsi d'exploiter la documentation technique et de participer activement aux forums internationaux.

Pour l'application de ces critères, les modalités de sélection relèvent du comité de certification des Contrôleurs techniques de l'Aviation Civile présidé par le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores.

Article 42 : Le processus de sélection peut comprendre :

- un examen écrit sur les connaissances techniques ;
- une entrevue au cours de laquelle, le candidat fournit des preuves d'attestation professionnelle, des diplômes, et attestation d'expérience antérieure, des références au fin de vérification, la vérification du casier judiciaire et le certificat médical d'aptitude physique et mentale.

Article 43 : Les qualifications générales sont un diplôme de collège technique, école de formation technique et professionnelle, institut universitaire, de préférence dans une discipline liée à l'Aviation Civile, ou toutes autres qualifications et expériences équivalentes acquises à un niveau d'agent d'exécution technique ou d'encadrement technique dans un environnement aéronautique, dans les domaines d'activités suivants :

- licence du personnel aéronautique ;
- les règles de l'air ;
- service d'information météorologique pour la navigation aérienne internationale ;
- les cartes aéronautiques ;
- l'exploitation technique des aéronefs ;
- la navigabilité des aéronefs ;
- télécommunication aéronautique ;
- service de la circulation aérienne ;
- recherche et sauvetage ;
- sûreté de l'aviation civile ;
- investigation et enquête sur les accidents et Incidents d'aéronef ;
- conception, construction et exploitation des Aérodrômes ;
- services d'information aéronautique ;
- protection de l'environnement ;
- le transport sûr des marchandises dangereuses par avion.

Les critères de sélection en fonction de la formation initiale et de l'expérience professionnelle du candidat sont donnés dans le tableau ci-dessous :

Formation initiale	NOMBRE D'ANNEES D'EXPERIENCE PROFESSIONNELLE DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION CIVILE		
	Total	Dont au minimum dans les domaines d'activités énumérés à l'article 43.	Dont un minimum de nombre d'année en expérience technique en tant qu'inspecteur de l'Aviation Civile stagiaire à l'ANACM.
Diplôme reconnu à l'échelon national ou international ou toute qualification équivalente situé après les cycles secondaires et dont le terme coïncide avec l'entrée à l'université ou tout établissement similaire (niveau Bac, diplôme de technicien).	7 ans	5 ans	2 ans

Bac + 2 (technicien supérieur)	4 ans	3 ans	1 an
--------------------------------	-------	-------	------

Article 44.- L'effectif théorique du corps des contrôleurs techniques de l'Aviation est déterminé selon un certain nombre de facteurs comme, la charge de travail annuel assignée au corps et les besoins opérationnels de surveillance continue de la supervision de la sécurité de l'Aviation Civile et la protection des Biens et personnes tel que défini dans les dix-huit (18) domaines techniques ; des Annexes relatives à la Convention de Chicago du 07 Décembre 1944 ;

L'effectif théorique du corps des contrôleurs techniques de l'Aviation est fixé ainsi :

- L'effectif théorique minimum est fixé à 38 contrôleurs techniques;
- L'effectif théorique optimum est fixé à 57 contrôleurs techniques;
- L'effectif théorique maximal est fixé à 76 contrôleurs techniques,

Article 45. Le corps des contrôleurs techniques de l'Aviation Civile est reparti en deux grades, normaux et un grade exceptionnel. L'échelle de carrière et de rémunération attribuée à chaque grade détermine les conditions d'avancement et d'échelonnement indiciaire du grade.

Article 46. La carrière des contrôleurs techniques de l'Aviation Civile comprend quatre classes et dix échelons et sont déterminés par le tableau suivant :

GRADES, CLASSES, ECHELONS, RANG ET PEREQUATION		
	% D'EFFECTIF	INDICE
Contrôleurs techniques de l'Aviation civile de classe exceptionnelle	Hors classe 5%	1300
Contrôleurs techniques de l'aviation civile principaux de 1 ^{re} classe	chef de département 15%	
3 ^e échelon		1250
2 ^e échelon		1150
1 ^{er} échelon		1075
Contrôleurs techniques de l'aviation civile titulaire de 2 ^e classe	chef de division 35%	
4 ^e échelon		1000
3 ^e échelon		900
2 ^e échelon		840
1 ^{er} échelon		780
Contrôleurs techniques de l'aviation civile titulaire de 3 ^e classe	45%	
4 ^e échelon		705
3 ^e échelon		660
2 ^e échelon		615

1 ^{er} échelon		570
Contrôleurs techniques de l'aviation civile stagiaires	Catégorie A, B,	525

Article 47. Le traitement brut soumis à la retenue pour pension, versé à chaque contrôleur technique de l'aviation civile, correspond à l'indice de son grade multiplié par la valeur de point d'indice.

La valeur du point d'indice est fixée par le Conseil d'Administration de l'ANACM.

Article 48.- L'aptitude de l'ANACM à gérer de façon efficace, sûre et ordonnée les vols d'aéronefs civils dans l'intérêt des usagers du transport aérien dépend dans une large mesure de la compétence du corps des contrôleurs techniques de l'aviation civile.

A cet effet, le corps des contrôleurs techniques de l'aviation civile bénéficie de conditions d'emploi et de rémunération compatibles avec les études, les connaissances techniques et l'expérience, et est supérieur à celles du personnel des exploitants de service aérien dont il inspecte et supervise les activités.

Article 49.- Des indemnités attachées à la fonction peuvent être créées par une décision spécifique du Directeur Général soumise à l'approbation du conseil de l'Aviation Civile, compte tenu des responsabilités ou des sujétions que la fonction de contrôleurs technique de l'Aviation Civile comporte.

Ces indemnités sont servies aux contrôleurs techniques de l'Aviation Civile Titularisés régulièrement nommés aux fonctions dont il s'agit, même à titre intérimaire, pendant le temps où ces contrôleurs techniques de l'Aviation Civile occupent ces fonctions.

Paragraphe 4.

Dispositions relatives à la formation des contrôleurs techniques stagiaires de l'aviation civile et à la formation récurrente des contrôleurs techniques titulaire de l'aviation civile.

Article 50. Les contrôleurs techniques stagiaires de l'Aviation Civile recrutés reçoivent une formation de Base de contrôleur technique selon la méthodologie de formation Trainair OACI à l'Académie de l'Aviation Civile de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores;

Article 51. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores privilégie le **coaching** en matières de formation des contrôleurs techniques stagiaires de l'aviation civile.

Afin de développer leurs potentiels et de leurs savoir-faire dans le cadre d'objectifs professionnels ; en établissant des liens entre un contrôleur technique titulaire de l'Aviation Civil ou Principal expérimenté pour partager les expériences vécues dans le domaine du contrôle technique et de la surveillance continue de la sécurité de l'Aviation Civile.

Le programme minimum de formation des contrôleurs techniques de l'aviation civile est indiqué ci-dessous :

- Notions de base du code de l'Aviation Civile, les règlements techniques d'application et les procédures de mise en œuvre à connaître
- Les savoirs faire techniques de base à assimiler pour le suivi technique et administratif des exploitants de services aériens

La formation récurrente des contrôleurs techniques de l'aviation civile titulaire et des contrôleurs technique de l'aviation civile principaux

Article 52. Les contrôleurs techniques de l'Aviation Civile titulaires et les contrôleurs techniques de l'Aviation Civile principaux bénéficient au minimum d'un programme de formation récurrent dans leurs domaines de spécialisation de trente (30) jours annuelles; de manière à leurs permettre de s'adapter aux nouvelles techniques de supervision de la sécurité, d'acquérir de nouvelles connaissances et d'atteindre un certain niveau de polyvalence.

Paragraphe 5.

Dispositions diverses et transitoires

Article 53. - "La limite d'âge pour l'admission à la retraite des contrôleurs techniques de l'aviation civile est fixée à soixante cinq (65) ans conformément au statut du personnel de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores".

Article 54. Les contrôleurs techniques de l'Aviation civile, en service à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, ayant accédé au corps des contrôleurs techniques de l'aviation civile selon les modalités définies à l'article 43, sont nommés dans le nouveau corps à classe égale et échelon égal ou immédiatement supérieur. Ils conservent pour l'avancement, toute l'ancienneté acquise dans la classe et l'échelon du corps d'origine.

Article 55. Les agents appartenant aux hiérarchies visées à l'article 43, pourront être délégués dans les fonctions d'inspecteur de l'aviation civile jusqu'à ce que l'effectif théorique du corps fixé par décision du Directeur Général soit atteint.

Les contrôleurs techniques de l'aviation civile ainsi nommés, bénéficient, pendant la durée de leur délégation, des mêmes prérogatives et des mêmes avantages que ceux des contrôleurs techniques de l'aviation civile admis dans le corps.

En aucun cas, l'effectif total des contrôleurs techniques de l'aviation civile et des agents faisant fonction de contrôleur technique de l'aviation civile ne peut dépasser l'effectif théorique fixé par décision du directeur général.

Chapitre 2.

Missions et attributions des inspecteurs techniques

Article 56. Les inspecteurs de l'Aviation Civile sont soumis à la présente décision fixant les règles de leur statut.

Les inspecteurs techniques de l'aviation civile ont pour missions de veiller au suivi administratif et technique, des activités, processus et tâches internes et externes du système de supervision de la sécurité de l'Aviation Civile de l'Union des Comores et de surveillance continue des activités, procédures et objectifs stratégiques assignés aux directions de sécurité opérationnelles de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores.

Article 57. Les Inspecteurs techniques de l'Aviation Civile sont groupés dans un seul corps tel que défini à l'article 14 de la présente loi.

Le corps des Inspecteurs techniques de l'Aviation Civile contribue à l'atteinte des objectifs suivants :

- mener des investigations et enquêtes relatives sur les activités, processus et tâches internes et externes du système de supervision de la sécurité de l'Aviation Civile de l'Union des Comores;
- assurer la surveillance continue des activités, procédures et objectifs stratégiques assignés aux Directions de Sécurité opérationnelles de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores en matières de supervision de la sécurité;
- présenter au Directeur Général de l'ANACM après analyse des faits et rapports de contrôle technique des recommandations concernant l'émission du permis d'exploitation aérienne et des spécifications d'exploitation ainsi que l'aptitude de l'exploitant aérien à exercer les privilèges conférés par le permis d'exploitation aérien ;
- présenter au Directeur Général de l'ANACM après analyse des faits et rapports de contrôle technique des recommandations quant aux conditions spéciales qu'il pourrait être nécessaire d'imposer à la lumière des résultats de l'enquête ;
- porter à la connaissance du Directeur Général de l'ANACM les carences auxquelles il faut remédier ;
- présenter au Directeur Général de l'ANACM des recommandations concernant les mesures coercitives appropriées à prendre en cas de faute ;
- Instruire les affaires relatives aux infractions au Code de l'Aviation Civile et ses règlements techniques d'applications en procédant aux différentes opérations de Police Judiciaire.

Le corps des inspecteurs techniques de l'Aviation Civile est en outre chargé :

- de missions de vérification de conformité aux lois, aux règlements techniques, aux directives et décisions du Directeur Général de l'ANACM ;
- des missions de vérifications et d'audit organisationnel ;
- des missions spéciales d'investigation.

Article 58. Conformément aux dispositions de la Loi du Code des Procédures Pénales sur les fonctionnaires et agents chargés de certaines fonctions de police Judiciaire.

Les inspecteurs techniques de l'aviation civile sont des agents de l'Etat auxquels certains pouvoirs de police judiciaire sont attribués par des textes spéciaux, exercent ces pouvoirs dans les conditions et limites fixées par le présent statut.

Pour l'accomplissement de leur mandat, ils peuvent requérir main-forte des services de police ou de gendarmerie du ressort dans lequel ils opèrent.

Leurs procès-verbaux dans tous les cas doivent être adressés dans les huit jours, soit au parquet du tribunal régional dans le ressort duquel l'infraction a été commise, ou au délégué du Procureur de la République auprès du tribunal de Moroni ou au président de cette dernière juridiction exerçant les fonctions de ministre public, soit au parquet de la juridiction où le corps de l'infraction a été gardé.

Une copie certifiée conforme des procès-verbaux est en outre envoyée au Procureur de la République dans tous les cas où il n'est pas saisi de la procédure.

Au préalable, les Inspecteurs techniques de l'Aviation Civile titularisés reçoivent une formation (cycle court) d'officier de police Judiciaire afin d'exécuter correctement leur mission d'instruction des affaires relatives aux infractions au Code de l'Aviation Civile.

Paragraphe 1.
Droits, prérogatives et obligations

Article 59. Les inspecteurs techniques de l'aviation, jouissent de toute l'indépendance requise vis-à-vis des entités contrôlées et dispose sans entrave des ressources et moyens nécessaires et de tous les pouvoirs d'investigations.

A cet égard, les inspecteurs techniques de l'Aviation civile sont habilités à :

- demander et à se faire présenter, contre décharge et pour examen, tous les documents nécessaires à l'accomplissement de leur mission, ces documents étant restitués selon la même procédure à l'organisme contrôlé dans un délai maximum de deux (02) mois.
- Accéder à toutes les données informatiques, aux locaux, installations, magasins, immeubles, aéronefs sur toute l'étendu du territoire nationale et hors du territoire national ;
- Procéder à toutes les opérations d'inspection, de contrôle, et de vérification sous forme de décomptes, d'état de rapprochement ou d'inventaire des équipements de sécurité et ou de sûreté, des programmes de formation, des programmes de recrutement de personnel qualifié, de la qualification du personnel technique, des comptes d'exploitations, des bilans des exercices actuel et antérieures et des budgets associés aux rubriques important pour la supervision de la sécurité du transport aérien.

- Adresser des notes de demandes d'information aux services vérifiés qui sont tenus d'y répondre dans les mêmes formes ;

Article 60. En cas de nécessité, les inspecteurs techniques de l'Aviation civile peuvent réquisitionner la force publique pour interdire l'exploitation d'un aéronef et prendre les mesures nécessaires pour l'empêcher de voler lorsque l'aéronef ou une opération relative à son exploitation présente un danger pour les usagers du transport aérien et les biens au sol. Ils doivent rendre compte immédiatement qui de droit.

Article 61. Dans le cadre de leurs missions de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, ni le secret bancaire ni le secret professionnel ne sont opposables aux inspecteurs de l'aviation civile.

Article 62. Les inspecteurs techniques de l'aviation civile peuvent faire usage de tact et de persuasion tout en expliquant les sanctions disciplinaires administratives et pénales prévues dans le code de l'aviation civile, en cas d'obstruction, de refus de collaborer ou de rétention d'informations utiles, en donnant des informations inexacts ou en usant de manœuvre de nature à gêner ou ralentir une mission d'inspection, de contrôle, de vérification et d'audit.

Article 63. Dans le cadre de l'exercice de leurs missions, les inspecteurs techniques de l'aviation civile sont protégés contre les menaces et outrages de quelque nature que ce soit par la loi.

Article 64. Les inspecteurs techniques de l'aviation civile ne peuvent être poursuivis ou jugés pour des analyses, des commentaires, des appréciations, des avis ou recommandations effectuées dans le cadre d'un rapport de mission.

Article 65. Les inspecteurs techniques de l'Aviation Civile agissant dans la cadre de leurs fonctions, n'engagent ni leurs responsabilités personnelles, tant sur le plan civil que sur le plan pénal.

Ils restent couvert par l'Etat dans la mesure où ils agissent dans la stricte limite de l'objet de leurs missions et attributions.

Paragraphe 2.
**Déontologie du corps des inspecteurs
techniques de l'Aviation Civile**

Article 66. Les inspecteurs techniques de l'aviation civile sont tenus d'exercer leurs fonctions avec équité, impartialité, rigueur, probité, objectivité et observer la discipline professionnelle la plus stricte.

Ils sont passibles des sanctions disciplinaires et administratives prévues par le présent.

Article 67. Les inspecteurs techniques de l'aviation civile exercent leurs fonctions, dans le cadre d'un code de déontologie et d'une charte d'éthique, préparés par le Directeur Général de l'ANACM, soumis à l'approbation du conseil de l'aviation civile.

La charte d'éthique est affichée dans les locaux et bureaux des inspecteurs techniques de l'aviation civile.

Paragraphe 3.

***Recrutement, qualifications et expériences exigées,
hiérarchie, carrières, rémunérations et avantages.***

Article 68. Les inspecteurs techniques de l'Aviation Civile sont recrutés soit par concours professionnel, soit par tour extérieur.

le concours professionnel est ouvert aux ingénieurs techniques appartenant aux hiérarchies ; ou à des hiérarchies assimilées et comptant au moins à la date du concours, le nombre d'année minimum d'expérience professionnelle dans les domaines d'activités énumérés à l'article 16 pour chaque niveau correspondant.

Les candidats reçus au concours sont nommés inspecteurs techniques de l'aviation civile stagiaire pour toute la durée du stage correspondant à chaque niveau de recrutement. Le nombre d'année de stage correspondant à effectuer à l'ANACM ne sont pas rappelées après titularisation, mais comptent comme ancienneté effective dans le corps.

le recrutement par tour extérieur s'effectue par décision du Directeur Général, qui dans la limite des deux cinquièmes de l'effectif théorique du corps, peut nommer dans le corps des inspecteurs techniques de l'aviation civile des ingénieurs techniques hautement qualifiés et reconnus sur le plan national et/ou international.

Cette nomination s'effectue à indice égal ou immédiatement supérieur, et en tout état de cause au 1^e échelon de la 2^e classe. Les inspecteurs techniques de l'aviation civile ainsi recrutés, conserveront pour l'avancement, le bénéfice de l'ancienneté qu'ils ont acquise dans leur corps de métier d'origine.

Des avis de vacance de poste sont communiqués par voie de presse et avis de communiqué en cas de concours organisé par l'ANACM;

les candidats a un poste d'inspecteur technique de l'aviation civile doivent satisfaire à toutes les conditions minimales de diplômes et d'expériences préconisées.

La durée de conservation des dossiers de demande de candidature aux postes d'inspecteurs techniques de l'aviation civile à l'ANACM est de 24 mois.

Il incombe aux candidats potentiels de maintenir à jour leur dossier de candidature, s'ils désirent toujours être considérés dans la base de donnée pour les avis de vacances de poste d'inspecteur de l'Aviation civile.

Article 69. L'avancement de classe a lieu au choix par inscription à un tableau d'avancement arrêté par l'autorité ayant pouvoir de nomination.

Peuvent être promus :

- inspecteur technique de l'aviation civile titulaire de 2^e classe, 1^{er} échelon, les inspecteurs techniques de l'aviation civile titulaires de 3^e classe qui comptent 2 ans au moins d'ancienneté au 2^e échelon de leur classe ;
- inspecteur technique de l'aviation civile principal de 1^e classe, 1^{er} échelon, les inspecteurs techniques de l'aviation civile titulaires de 2^e classe qui comptent 2 ans au moins d'ancienneté au 3^e échelon de leur classe ;
- inspecteur technique de l'aviation civile de classe exceptionnelle, les inspecteurs de l'aviation civile principaux de 1^e classe qui comptent 3 ans au moins d'ancienneté au 4^e échelon de leur classe ;

Article 70. L'avancement d'échelon est fonction de l'ancienneté. Le temps à passer dans chaque échelon est fixé à 2ans, sauf en ce qui concerne le 3^e échelon de 1^{ère} classe où il est de 3 ans.

Article 71. Les inspecteurs techniques de l'Aviation Civile sont classés en quatre (04) niveaux hiérarchiques :

- Inspecteur technique de l'Aviation Civile de classe exceptionnel ;
- Inspecteur technique de l'Aviation Civile principal ;
- Inspecteur technique de l'Aviation Civile titulaire ;
- Inspecteur technique de l'Aviation Civile stagiaire.

Les postes d'inspecteurs techniques de l'Aviation Civile principal et d'inspecteurs de l'Aviation Civile titulaire exigent un niveau d'expertise et d'expérience technique dans les domaines de spécialité spécifiés à l'article 74.

Article 72. Les inspecteurs techniques de l'Aviation civile principaux et titulaires doivent posséder les qualifications et expériences minimales contenues dans les doc. 8335 et 9734-AN /959 de l'OACI.

Avoir une expérience dans des activités d'appuis dans un environnement aéronautique, de planification de politique au sein d'une société d'Aviation civile ou d'un centre de formation professionnelle aéronautique ;

Les inspecteurs techniques de l'aviation civile principaux et titulaires doivent obligatoirement développer des aptitudes et des compétences linguistiques en Anglais couvrant au moins leur domaine de spécialisation, leur permettant ainsi d'exploiter la documentation technique et de participer activement aux forums internationaux.

Pour l'application de ces critères, les modalités de sélection relèvent du comité de certification des inspecteurs techniques de l'Aviation Civile présidé par le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores.

Article 73. Le processus de sélection peut comprendre :

- un examen écrit sur les connaissances techniques ;
- une entrevues au cours de laquelle, le candidat fournit des preuves d'attestation professionnelle, des diplômes, et attestation d'expérience antérieure, des références au fin de vérification, la vérification du casier judiciaire et le certificat médical d'aptitude physique et mentale.

Article 74. Les qualifications générales sont un diplôme d'ingénieur, ou universitaire, de préférence dans une discipline liée à l'Aviation Civile, ou toutes autres qualifications et expériences équivalentes acquises à un niveau d'agent d'encadrement dans un environnement aéronautique dans les domaines d'activités suivants :

- licence du personnel aéronautique ;
- les règles de l'air ;
- service d'information météorologique pour la navigation aérienne internationale ;
- les cartes aéronautiques ;
- l'exploitation technique des aéronefs ;
- la navigabilité des aéronefs ;
- télécommunication aéronautique ;
- service de la circulation aérienne ;
- recherche et sauvetage ;
- sûreté de l'aviation civile ;
- investigation et enquête sur les accidents et Incidents d'aéronef ;
- conception, construction et exploitation des Aérodrômes ;
- services d'information aéronautique ;
- protection de l'environnement ;
- le transport sûr des marchandises dangereuses par avion.

Les critères de sélection en fonction de la formation initiale et de l'expérience professionnelle du candidat sont donnés dans le tableau ci-dessous :

Formation initiale	Nombre d'années d'expérience professionnelle dans le domaine de l'Aviation Civile		
	Total	dont au minimum dans les domaines d'activités énumérés à l'article 74.	dont un minimum de nombre d'année en expérience technique en tant qu'inspecteur de l'Aviation Civile stagiaire à l'ANACM.
Bac + 5 et au dessus (ingénieur, Dea, doctorat)	2 ans et 6 mois	2 ans	6 mois

Article 75. L'effectif théorique du corps des inspecteurs techniques de l'Aviation est déterminé selon un certain nombre de facteurs comme, la charge de travail annuel assignée au

corps et les besoins opérationnel de surveillance continue de la supervision de la sécurité de l'Aviation Civile et la protection des Biens et personnes tel que défini dans les dix-huit (18) domaines techniques ; des Annexes relatives à la Convention de Chicago du 7 Décembre 1944.

L'effectif théorique du corps des inspecteurs techniques de l'Aviation est fixé ainsi :

- L'effectif théorique minimum est fixé à 12 inspecteurs techniques,
- L'effectif théorique optimum est fixé à 18 inspecteurs techniques.
- L'effectif théorique maximal est fixé à 24 inspecteurs techniques,

Article 76. Le corps des inspecteurs de l'Aviation Civile est reparti en deux grades, normaux et un grade exceptionnel. L'échelle de carrière et de rémunération attribuée à chaque grade détermine les conditions d'avancement et d'échelonnement indiciaire du grade.

Article 77. La carrière des inspecteurs de l'Aviation Civile comprend quatre classes et dix échelons et sont déterminés par le tableau suivant :

GRADES, CLASSES, ECHELONS, RANG ET PEREQUATION		
	% D'EFFECTIF	INDICE
Inspecteur de l'aviation civile de classe exceptionnelle	Directeur 5%	1800
Inspecteur de l'aviation civil principal de 1 ^{re} classe	Chef de département 15%	
3 ^e échelon		1750
2 ^e échelon		1625
1 ^{er} échelon		1525
Inspecteur de l'aviation civile titulaire de 2 ^e classe	Chef division 35%	
3 ^e échelon		1425
2 ^e échelon		1300
1 ^{er} échelon		1200
Inspecteur de l'aviation civile titulaire de 3 ^e classe	45%	
4 ^e échelon		1000
3 ^e échelon		925
2 ^e échelon		850
1 ^{er} échelon		750
Inspecteur de l'aviation civile stagiaire	C, suivant le niveau de recrutement	700

Article 78. Le traitement brut soumis à la retenue pour pension, versé à chaque inspecteur de l'aviation civile, correspond à l'indice de son grade multiplié par la valeur de point d'indice.

La valeur du point d'indice est fixée par le Conseil d'Administration de l'ANACM.

Article 79 : L'aptitude de l'ANACM à gérer de façon efficace, sûre et ordonnée les vols d'aéronefs civils dans l'intérêt des usagers du transport aérien dépend dans une large mesure de la compétence du corps des inspecteurs techniques de l'aviation civile.

A cet effet, le corps des inspecteurs techniques de l'aviation civile bénéficie de conditions d'emploi et de rémunération compatibles avec les études, les connaissances techniques et l'expérience, et est supérieur à celles du personnel des exploitants de service aérien dont il inspecte et supervise les activités.

Article 80 : Des indemnités attachées à la fonction peuvent être créées par une décision spécifique du Directeur Général soumise à l'approbation du conseil de l'Aviation Civile, compte tenu des responsabilités ou des sujétions que la fonction d'inspecteur de l'Aviation Civile comporte.

Ces indemnités sont servies aux inspecteurs de l'Aviation Civile Titularisés régulièrement nommés aux fonctions dont il s'agit, même à titre intérimaire, pendant le temps où ces inspecteurs techniques de l'Aviation Civile occupent ces fonctions.

Paragraphe 4 :

Dispositions relatives à la formation des inspecteurs techniques stagiaires de l'aviation civile et à la formation récurrente des inspecteurs techniques titulaires de l'aviation civile.

La formation des inspecteurs techniques stagiaires de l'aviation civile

Article 81. Les inspecteurs techniques stagiaires de l'Aviation Civile recrutés reçoivent une formation de Base d'inspecteur technique selon la Méthodologie de formation Trainair OACI à l'Académie de l'Aviation Civile de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores;

Article 82. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores privilégie le **coaching** en matières de formation des inspecteurs techniques stagiaires de l'aviation civile.

Pour le développement de leurs potentiels et de leurs savoir-faire dans le cadre d'objectifs professionnels ; en établissant des liens entre un inspecteur technique titulaire ou Principal expérimenté de l'Aviation Civile pour partager les expériences vécues dans le domaine de la supervision de la sécurité.

Article 83. Les inspecteurs techniques titulaires de l'Aviation Civile et les inspecteurs techniques principaux de l'Aviation Civile bénéficient au minimum d'un programme de formation récurrent de trente (30) jours annuel, dans leurs domaines de spécialisation, de manière à leurs permettre de s'adapter aux nouvelles techniques de supervision de la

sécurité, d'acquérir de nouvelles connaissances et d'atteindre un certain niveau de polyvalence.

Paragraphe 5.

Dispositions diverses et transitoires

Article 84. La limite d'âge pour l'admission à la retraite des inspecteurs techniques de l'aviation civile est fixée à soixante cinq (65) ans

Article 85. Les inspecteurs techniques de l'Aviation civile, en service à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, ayant accédé au corps des inspecteurs techniques de l'aviation civile selon les modalités définies à l'article 74, sont nommés dans le nouveau corps à classe égale et échelon égal ou immédiatement supérieur. Ils conservent pour l'avancement, toute l'ancienneté acquise dans la classe et l'échelon du corps d'origine.

Article 86. Les agents appartenant aux hiérarchies visées à l'article 74, pourront être délégués dans les fonctions d'inspecteur technique de l'aviation civile jusqu'à ce que l'effectif théorique du corps fixé à l'article 75 soit atteint.

Les inspecteurs techniques de l'aviation civile ainsi nommés, bénéficient, pendant la durée de leur délégation, des mêmes prérogatives et des mêmes avantages que ceux des inspecteurs techniques de l'aviation civile admis dans le corps.

En aucun cas, l'effectif total des inspecteurs techniques de l'aviation civile et des agents faisant fonction d'inspecteur technique de l'aviation civile ne peut dépasser l'effectif théorique fixé à l'article 75.

CHAPITRE 3

DES SANCTIONS DISCIPLINAIRES

Article 87. L'inspecteur et le contrôleur technique de l'Aviation Civile qui ne respectent pas ses devoirs et obligations fait l'objet de sanctions disciplinaires par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores.

Toutefois le pouvoir disciplinaire à leur égard relève exclusivement du Directeur général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

Paragraphe 1.

Des Fautes disciplinaires

Article 88. Toute faute commise par un inspecteur ou un contrôleur technique de l'Aviation Civile dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions l'expose à une sanction disciplinaire, sans préjudice, le cas échéant, des peines prévues par la loi pénale.

La faute donnant lieu à sanction peut consister en un manquement aux obligations légales ou en un agissement constituant en même temps une faute pénale.

D'une manière générale, il y a faute disciplinaire chaque fois que le comportement d'un Inspecteur ou d'un contrôleur technique de l'Aviation Civile entrave le bon fonctionnement du service ou porte atteinte à la considération du service dans le public.

Il peut s'agir d'une faute purement professionnelle, mais également d'une faute commise en dehors de l'activité professionnelle (cas du comportement incompatible avec l'exercice des fonctions, ou du comportement portant atteinte à la dignité et à l'éthique de la fonction).

Article 89. En revanche, ne constituent pas des fautes passibles de sanctions disciplinaires :

- les comportements répréhensibles imputables à un état pathologique, si l'inspecteur ou le contrôleur technique de l'Aviation Civile n'était pas responsable de ses actes lors de la commission des faits couverts par l'amnésie.

***Paragraphe 2.
Des fautes pénales***

Article 90. La faute disciplinaire est distincte de la faute pénale. La répression disciplinaire et la répression pénale s'exercent donc distinctement.

Un même fait peut justifier à l'encontre de la même personne à la fois une sanction pénale et disciplinaire.

L'autorité investie du pouvoir disciplinaire n'est pas liée par la décision intervenue au pénal, sauf en ce qui concerne la constatation matérielle des faits.

***Paragraphe 3 :
Des procédures***

Article 91. En cas de faute quelconque, une enquête doit être effectuée à l'initiative du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'aviation civile de l'Union des Comores ou du conseil de discipline.

L'inspecteur ou du contrôleur technique de l'Aviation Civile a le droit de présenter des observations écrites ou orales, citer des témoins, se faire assister par une personne de son choix.

Article 92. Aucune sanction disciplinaire autre que l'avertissement ou le blâme ne peut être prononcée sans consultation préalable d'un organisme siégeant en conseil de discipline dans lequel le personnel est représenté.

Le Conseil de discipline saisi par un rapport du Directeur Général indiquant les faits reprochés à l'Inspecteur ou au contrôleur technique de l'Aviation Civile et les circonstances dans lesquelles ils se sont produits.

L'inspecteur ou le contrôleur technique de l'Aviation Civile est convoqué par le président du conseil de discipline 15 jours au moins avant la date de la réunion par lettre recommandée suivie d'un accusé de réception.

Le Conseil de discipline rend un avis qui doit être motivé et transmis au Directeur Général.

Paragraphe 4.

**Conseil de discipline des inspecteurs
et contrôleurs techniques**

Article 93 : Y siègent les membres de l'Organisme représentant le grade du fonctionnaire poursuivi, et ceux du grade immédiatement supérieur, ainsi qu'un nombre égal de représentants de l'Administration.

Au cours d'une affaire les membres du conseil ne peuvent changer. Ils ne peuvent prendre part au vote sans avoir assisté à l'ensemble de la discussion.

L'administration n'a pas à notifier au fonctionnaire poursuivi le nom des membres composant le conseil de discipline et le fonctionnaire n'a aucun droit de récusation.

Ne doivent toutefois pas siéger :

- des fonctionnaires d'un grade inférieur à celui du fonctionnaire poursuivi,
- des fonctionnaires ayant manifesté une animosité particulière envers le fonctionnaire poursuivi.

Pour délibérer valablement le conseil doit comporter les 3/4 au moins de ses membres.

Paragraphe 5.

Des sanctions

Article 94. Les sanctions encourues par les inspecteurs et contrôleurs techniques, dans l'exercice de leurs missions sont prononcées dans les conditions suivantes :

- La sanction ne peut être rétroactive.
- Plusieurs sanctions ne peuvent être prononcées à raison des mêmes faits.
- La sanction doit être motivée.
- Elle doit être proportionnée à la faute commise.

Article 95. Les sanctions sont classées en quatre (04) groupes :

Premier groupe :

- avertissement ;
- blâme

Deuxième groupe :

- radiation du tableau d'avancement ;
- abaissement d'échelon ;
- exclusion temporaire de fonctions (durée maxi 8 jours) ;
- déplacement d'office

Troisième groupe :

- rétrogradation ;
- exclusion temporaire (3 mois à 2 ans)

Quatrième groupe :

- mise à la retraite d'office ;
- révocation

Article 96. Le blâme inscrit au dossier de l'inspecteur ou du contrôleur technique est effacé automatiquement au bout de trois ans, si aucune autre sanction n'est intervenue pendant cette période.

Article 97. La radiation du tableau d'avancement peut être prononcée à titre de sanction complémentaire d'une des sanctions des 2^{ème} et 3^{ème} groupes.

L'exclusion temporaire de fonctions privative de toute rémunération peut être assortie d'un sursis total ou partiel.

Celui-ci ne peut avoir pour effet, dans le cas de l'exclusion temporaire de fonctions du 3ème groupe, de ramener la durée de cette exclusion à moins de un (1) mois.

L'intervention d'une sanction disciplinaire du 2^{ème} ou 3^{ème} groupe pendant une période de 5 ans après le prononcé de l'exclusion temporaire entraîne la révocation du sursis.

En revanche, si aucune sanction disciplinaire, autre que l'avertissement ou le blâme, n'a été prononcée durant cette même période à l'encontre de l'intéressé, ce dernier est dispensé définitivement de l'accomplissement de la partie de la sanction pour laquelle il a bénéficié du sursis.

Recours

- recours gracieux ou hiérarchique
- recours devant le Conseil de discipline
- recours contentieux

Recours gracieux ou hiérarchique

Un inspecteur ou un contrôleur technique qui s'estime frappé d'une sanction abusive peut présenter un recours gracieux auprès de l'autorité qui a infligé la sanction : celle-ci peut la maintenir, l'atténuer ou la retirer dans les conditions de droit commun.

Le supérieur hiérarchique appelé à exercer son contrôle sur la légalité d'une décision de sanction prise par son subordonné peut annuler la décision litigieuse, la maintenir ou la rapporter.

Recours devant le Conseil de Discipline

Un inspecteur ou un contrôleur technique à l'encontre duquel une sanction disciplinaire a été prononcée peut saisir la commission de recours.

L'administration de l'ANACM, lors de la notification de la sanction, doit communiquer à l'intéressé les informations de nature à lui permettre de déterminer si les conditions de saisine de la commission de recours se trouvent réunies.

Le recours ne suspend pas l'exécution de la sanction qui est immédiatement exécutoire. La commission émet soit un avis déclarant qu'il n'y a pas lieu de donner suite à la requête qui lui a été présentée, soit une recommandation tendant à faire lever ou modifier la sanction infligée.

La recommandation ne lie pas l'autorité ayant pouvoir disciplinaire qui reste libre de maintenir la sanction.

Si cette autorité accepte d'en tenir compte, sa nouvelle décision se substitue rétroactivement à celle qui a été initialement prise.

Recours contentieux

Le recours ne suspend pas l'exécution de la sanction. Le recours doit être intenté dans le délai de deux (02) mois à compter de la date de notification de la décision litigieuse, prorogation si recours gracieux ou avis de l'inspecteur du travail.

Le juge administratif vérifie :

- si l'auteur de l'acte était compétent
- si les règles de forme et de procédure ont été respectées
- l'exactitude matérielle des faits
- s'il n'y a pas eu violation de la loi, détournement de procédure ou de pouvoir
- s'il n'y a pas eu erreur manifeste d'appréciation
- si l'inspecteur de l'Aviation Civile était responsable de ses actes lors de la commission des faits, en cas d'altération des facultés ou de troubles pathologiques.

Suspension

L'agent suspendu conserve son traitement, l'indemnité de résidence, le supplément familial et les prestations familiales obligatoires. Sa situation doit être définitivement réglée dans le délai de quatre (04) mois. Si, à l'expiration de ce délai, aucune décision n'a été prise par l'autorité, ayant pouvoir disciplinaire, l'intéressé, sauf s'il est l'objet de poursuites pénales, est rétabli dans ses fonctions.

La suspension est une mesure conservatoire et provisoire. Elle ne présente pas par elle-même un caractère disciplinaire, et, à ce titre, n'est pas soumise aux garanties disciplinaires.

La suspension ne peut être prononcée qu'en cas de faute grave ou d'infraction pénale. La suspension ne rompt pas le lien unissant l'inspecteur de l'Aviation Civile à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie. L'inspecteur de l'Aviation Civile considéré comme en activité, continue de bénéficier de l'ensemble des droits reconnus par le statut et

reste soumis également aux obligations prévues par le statut et notamment à l'obligation de réserve.

La suspension ne peut être rétroactive et prend effet à compter de sa notification.

La suspension prend fin dans trois hypothèses :

1. Levée de la mesure: l'administration a toujours la possibilité de lever une mesure de suspension, s'il lui apparaît que le fonctionnaire peut rejoindre son poste sans inconvénient pour le fonctionnement du service. La levée de la suspension n'a pas pour effet obligatoire l'abandon des poursuites disciplinaires.
2. Décision à l'issue de la procédure disciplinaire : la suspension prend normalement fin quand l'autorité hiérarchique compétente a statué sur le cas du fonctionnaire suspendu à l'issue de la procédure disciplinaire.
3. Rétablissement dans les fonctions à l'issue du délai de 4 mois : le fonctionnaire suspendu est, à l'issue des 4 mois de suspension, rétabli dans ses fonctions, sauf s'il est l'objet de poursuites pénales.

Remarque : Le rétablissement dans les fonctions n'implique cependant pas l'abandon des poursuites disciplinaires.

**LIVRE 2.
DES AERONEFS**

Article 98. Sont qualifiés aéronefs, au sens du présent code, tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions autres que celles de l'air à la surface de la terre.

Article 99. Les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'Etat et/ou exclusivement affectés à un service public ne sont soumis aux dispositions du présent code qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

Lorsque lesdits aéronefs effectuent des vols autres que ceux correspondant à l'activité qui leur est propre, leurs pilotes sont soumis aux dispositions des articles 190 et suivants du présent code.

**TITRE 1.
DE LA PROPRIETE DES GARANTIES
ET DES SAISIES D'AERONEFS**

**CHAPITRE 1.
DE L'IMMATRICULATION, DE LA NATIONALITE
ET DE LA PROPRIETE DES AERONEFS**

**Section 1.
De l'immatriculation**

Article 100. Un aéronef ne peut circuler dans l'espace aérien de l'Union des Comores que s'il est immatriculé.

Le régime de l'immatriculation est déterminé par les règles ci-dessous :

**Paragraphe 1.
Du registre de l'immatriculation**

Article 101. Il est institué un registre d'immatriculation des aéronefs civils tenu par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores.

**Paragraphe 2 :
Des conditions d'immatriculation**

Article 102. Est immatriculé au registre défini à l'article 101 précédent, l'aéronef appartenant à l'Union des Comores ou à une personne physique ou morale de nationalité comorienne.

Est comorienne, la personne morale ci-après définie lorsqu'elle a son siège social en Union des Comores :

1. La société en nom collectif ou la société à responsabilité limitée dont plus de la moitié des parts sociales appartient à des personnes de nationalité comorienne.
2. La société anonyme dont les actions sont nominatives et appartiennent pour plus de la moitié à des personnes de nationalité comorienne.
3. Le groupement d'intérêt économique et toutes autres personnes morales à objet commercial dont la majorité des parts appartient à des personnes de nationalité comorienne.
4. L'association dont les dirigeants ou administrateurs ou les trois quarts des membres sont de nationalité comorienne.
5. La Compagnie dont l'Union des Comores détient au moins 30% du capital social.

Toutefois, l'Etat a la possibilité, à titre exceptionnel, d'accorder des dérogations aux dispositions précédentes sous réserves du respect des dispositions sur la concurrence.

Article 103. Sous réserve des dispositions de l'article 105 alinéas 2 du présent code, un aéronef appartenant à une personne physique ou morale non ressortissant de l'Union des Comores mais dont le domicile légal ou le siège social est en Union des Comores ou appartenant à un organisme dont l'Union des Comores est membre peut être immatriculé en Union des Comores.

Article 104. Il en est de même d'un aéronef dont le propriétaire exerce une activité utile au développement économique, social ou culturel de l'Union des Comores.

Dans cette hypothèse, l'inscription doit faire l'objet d'une autorisation écrite délivrée par le Ministre chargé de l'aviation civile.

Article 105. Un aéronef immatriculé dans un autre ne peut être exploité en Union des Comores au-delà de six mois sans être inscrit au registre d'immatriculation comoriens.

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

La procédure d'inscription est fixée par règlement pris par le Directeur Général de l'Agence.

Article 106. L'inscription au registre d'immatriculation identifie l'aéronef.

Elle est attestée par la délivrance d'un certificat d'immatriculation portant l'identification du demandeur et/ou du vendeur, l'exploitant, le type d'aéronef, la série, le numéro de série, les marques d'immatriculation et l'aérodrome où est basé l'aéronef et tout autre critère prévu par les règlements aéronautiques applicables.

Article 107. Tout certificat d'immatriculation délivré par l'Agence peut être modifié, suspendu, annulé ou radié dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

Section 2.

De la nationalité des aéronefs

Paragraphe 1.

De l'acquisition de la nationalité

Article 108. Tout aéronef immatriculé au registre comorien à la nationalité comorienne et doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation prévues par la réglementation en vigueur.

Paragraphe 2.

De la perte de la nationalité

Article 109. Dans le cas où l'une des conditions prévues aux articles 102 et 103 du présent code n'est plus remplie, le propriétaire doit en informer, l'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation en vue de la radiation de l'aéronef.

A défaut de déclaration du propriétaire, la radiation est prononcée par le Ministre chargé de l'aviation civile.

La radiation du registre d'immatriculation comorienne entraîne la perte de la nationalité comorienne.

Article 110 Sauf cas de vente forcée conforme aux dispositions fixées par voie réglementaire, un aéronef ne peut être radié du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné main levée préalable du droit inscrit.

De même, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre Etat, sans mainlevée des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires des droits inscrits.

En l'absence de vente forcée ou de consentement des titulaires des droits inscrits, l'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation doit refuser toute radiation ou tout transfert d'immatriculation dans un autre Etat.

Section 3 :

De la propriété des Aéronefs

Paragraphe 1 :

**De l'acquisition, de la cession
et de la transmission de propriété**

Article 111. L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre.

Le registre d'immatriculation est publié et toute personne peut, à ses frais, en obtenir copie conforme suivant les modalités fixées par arrêté interministériel signé par le Ministre chargé des Finances et le Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Article 112. L'aéronef constitue un bien meuble.

Toutefois, la cession de propriété doit être constatée par écrit et ne peut produire d'effet à l'égard des tiers que par son inscription au registre d'immatriculation.

Article 113. Toute transmission de propriété d'un aéronef, tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété doit être inscrit au registre d'immatriculation à la requête du nouveau propriétaire ou des héritiers.

Paragraphe 2.***De l'enregistrement des droits sur l'aéronef***

Article 114. L'Agence peut créer un système d'enregistrement des documents affectant le titre de propriété ou le droit de propriété sur tout aéronef civil immatriculé en Union des Comores et sur tous moto- propulseurs, équipements, ou pièces détachées d'aéronef destinés à être utilisés sur un aéronef.

A compter de la mise en place du système d'enregistrement prévu à l'alinéa précédent, aucun contrat ou convention affectant le titre ou le droit de propriété sur un aéronef, des moteurs ou propulseurs, des appareils ou pièces détachées d'aéronef immatriculé, n'est opposable aux tiers s'il n'est enregistré.

Toutefois cet accord et cette convention resteront valables entre les parties qui l'ont conclu.

Article 115. La validité de l'accord ou de la convention est déterminée conformément aux lois et règlements en vigueur en Union des Comores.

Les conditions et les modalités de l'enregistrement sont fixées par le Directeur Général de l'Agence.

Paragraphe 3 :***De la perte d'aéronef***

Article 116. Toute personne qui trouve une épave d'aéronef doit immédiatement en faire la déclaration à l'autorité administrative la plus proche.

Les règles relatives aux épaves maritimes sont applicables aux épaves d'aéronefs retrouvées en mer ou sur le littoral.

En cas de disparition d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois mois après le jour de l'envoi des dernières nouvelles par le Commandant de bord, ou à défaut par le propriétaire ou l'exploitant et le décès des personnes se trouvant à bord de cet aéronef, après expiration dudit délai, est prononcé par jugement conformément aux dispositions du code de la famille.

Paragraphe 4 :
De la recherche et sauvetage

Article 117. Définitions

- **Engin** : aéronef ou navire.
- **Centre conjoint de coordination de sauvetage de l'Union des Comores**: organe administré conjointement par l'autorité maritime appropriée et l'autorité aéronautique appropriées responsable de la promotion de l'organisation efficace des services de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes et de la coordination de la conduite des opérations de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes à l'intérieur de la région de recherche et sauvetage de l'Union des Comores.
- **Poste d'alerte** : tout moyen destiné à servir d'intermédiaire entre une personne qui signale une situation d'urgence et le centre conjoint de coordination de sauvetage de l'Union des Comores.
- **Région de recherche et de sauvetage de l'Union des Comores** : région de dimensions déterminées, reconnue par l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation maritime internationale, associée à un centre conjoint de coordination de sauvetage, à l'intérieur de laquelle sont assurés des services de recherche et de sauvetage.
- **Services de recherche et de sauvetage** : services coordonnés par le centre conjoint de coordination de sauvetage de l'Union des Comores au moyen de ressources publiques et privées pour localiser et récupérer les survivants d'accidents ou d'incidents d'aéronefs ou de navires, indépendamment de leur nationalité ou des circonstances, pour pourvoir aux premiers besoins médicaux et autres nécessités de survie, et pour les transférer vers un endroit sûr.
- **Moyen de recherche et de sauvetage** : toute ressource mobile utilisée pour effectuer des opérations de recherche et de sauvetage, y compris les équipes désignées de recherche et de sauvetage.
- **Equipe de recherche et de sauvetage** : [ressource mobile] 1 constituée de personnel entraîné et dotée d'un équipement approprié à l'exécution rapide d'opérations de recherche et de sauvetage.

Article 118. Régions de recherche et de sauvetage.

Le(s) ministre(s) chargé(s) des transports aériens et maritimes donnera (donneront) à connaître la région de recherche et de sauvetage de l'Union des Comores au moyen d'une notice publique et des publications aéronautiques et maritimes pertinentes.

Article 119. Fourniture de services de recherche et de sauvetage.

Des services de recherche et de sauvetage seront fournis aux engins en détresse à l'intérieur de la région de recherche et de sauvetage de l'Union des Comores, quel que soit l'Etat d'immatriculation de ces derniers.

L'Autorité de l'aviation civile et de la Météorologie de l'Union des Comores sera responsable de l'élaboration de la politique générale en matière de services de recherche et de sauvetage aéronautiques, ainsi que de la planification et de la coordination opérationnelles de ces derniers.

L'Autorité maritime de l'Union des Comores sera responsable de l'élaboration de la politique générale applicable aux services de recherche et de sauvetage maritimes.

Dans la mesure où leurs principales fonctions les y autorisent, l'Autorité de l'aviation civile et de Météorologie de l'Union des Comores et l'Autorité maritime peuvent répondre à d'autres situations d'urgence à la demande des autorités compétentes, notamment du COSEP (Centre des Opérations de Secours)

Article 120. Coordination entre ministères participants

Le(s) ministre(s) chargé(s) du transport aérien et maritime passera (passeront) des accords avec les autres ministères appropriés y compris les Ministères de la défense et de l'intérieur, etc., les services gouvernementaux, les organismes privés, les organisations commerciales et volontaires et les personnes volontaires, portant sur la fourniture de services de recherche et de sauvetage.

Lors des opérations de recherche et de sauvetage, le centre conjoint de coordination de sauvetage de l'Union des Comores demandera la collaboration et l'appui d'autres services et organismes nationaux et étrangers.

Tout(e) [service/organisation/organisme] de l'Union des Comores disposant des installations, des équipements et services pouvant servir aux opérations de recherche et de sauvetage répondra à toute demande formulée par le centre conjoint de coordination de sauvetage, conformément aux priorités et aux conditions convenues par toutes les parties.

Article 121. Création d'un comité conjoint de coordination de la recherche et du sauvetage.

Un comité conjoint de coordination de la recherche et du sauvetage sera créé aux fins suivantes :

1. mise à disposition d'une cellule permanente chargée de la coordination des problèmes administratifs et opérationnels liés à la recherche et au sauvetage ;
2. approbation des politiques, des procédures et du plan national en matière de recherche et sauvetage.

Le comité conjoint sera présidé à tour de rôle par le(s) ministre(s), chargé(s) des transports aérien et maritime.

3. Le comité sera constitué de représentants des Ministères chargés :

- a. de la défense ;
- b. de la sûreté nationale ;
- c. de la gestion des catastrophes ;
- d. de transport ;
- e. de la santé ;
- f. de l'environnement ;
- g. Direction Aviation Civile et du transport maritime ;

4. Le (la) président(e) peut inviter, de façon ponctuelle, des représentants d'autres ministères, d'organisations privées, d'organisations non gouvernementales et autres volontaires.

Toutes les institutions représentées au comité supporteront le coût et les dépenses liés à leur participation aux travaux de ce dernier.

Le mandat du comité de coordination de la recherche et du sauvetage sera élaboré conjointement par les ministères responsables du transport aérien et maritime.

Article 122. De la création du centre conjoint de coordination de recherche et de sauvetage de l'Union des Comores

- L'Autorité de l'aviation civile et l'Autorité maritime établiront conjointement, équiperont convenablement et exploiteront un centre conjoint de coordination de recherche et de sauvetage pour la coordination des opérations de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes.
- La désignation des régions de recherche et de sauvetage n'empêche pas le centre conjoint de coordination de sauvetage de l'Union des Comores :
 - a. de coordonner les services de recherche et de sauvetage dans une autre région, à la demande du centre de coordination de sauvetage responsable de la fourniture des services de recherche et de sauvetage dans cette région ;
 - b. d'effectuer les tâches nommément confiées à un autre centre de coordination de sauvetage.

Article 123. De la réquisition des engins

Le ministre chargé des Transports aériens et maritimes peut, aux fins de toute opération de recherche et de sauvetage aéronautique ou maritime et sous réserve que le pilote commandant de bord de l'aéronef ou que le commandant du navire concerné accepte la responsabilité ultime de la sécurité de l'engin :

- a. réquisitionner tout aéronef ou navire civil national pour qu'il participe aux opérations de recherche et de sauvetage ;

b. demander à tout détenteur d'une licence de membre d'équipage de conduite d'aéronef de l'Union des Comores, ou au commandant d'un navire immatriculé en Union des Comores d'apporter son aide ; ou

c. demander l'assistance :

- de tout aéronef ou bâtiment militaire étranger, ou
- de tout détenteur d'une licence de membre d'équipage de conduite d'aéronef étranger, ou du commandant d'un navire immatriculé à l'étranger.

Le Ministre chargé des transports aériens et maritimes n'envisagera de réquisitionner un aéronef ou un navire civil, ou de demander au détenteur d'une licence de membre d'équipage de conduite d'aéronef civil ou au commandant d'un navire immatriculé à l'Union des Comores que :

a. si la vie humaine est en danger grave et immédiat ;

b. s'il n'existe aucun autre moyen disponible pour effectuer l'opération de recherche et de sauvetage.

Des arrangements seront pris pour que les exploitants privés des aéronefs réquisitionnés pour des opérations SAR puissent être indemnisés financièrement du coût, en tout ou partie, de l'exploitation de leurs aéronefs.

Article 124. Toute personne qui, sans justification légitime, ne donne pas suite positivement à une réquisition telle qu'indiquée ci-dessus sera jugée coupable d'un délit

Article 125. Signalement d'un engin en détresse

Toute personne ayant appris ou pouvant raisonnablement croire qu'un aéronef ou qu'un navire est en détresse, doit signaler l'incident à un poste de police ou à tout poste d'alerte.

Article 126. Suspension ou cessation des opérations de recherche et de sauvetage

Les opérations de recherche et de sauvetage se poursuivront jusqu'à ce que tout espoir raisonnable de retrouver des survivants ou des victimes ait été abandonné.

En consultation avec les fonctionnaires désignés du ministère compétent, le centre de coordination de la recherche et du sauvetage responsable décidera du moment où il conviendra de suspendre les opérations SAR.

Article 127. Arrangements financiers

Chaque ministère, organisme ou service participant supportera les dépenses entraînées par l'utilisation de ses installations et services dans l'exécution des opérations de recherche et de sauvetage, sauf accord expressément contraire conclu entre ce Ministère, cet organisme ou ce service et le ministère chargé des transports aérien ou maritime.

Article 128. Réglementation

Tous ministères, organisations et organismes mentionnés au présent Code publient des règlements relatifs à l'exécution de leurs responsabilités aux termes de la présente loi.

Article 129. Délégation et assignation

Le(s) ministre(s) peut (peuvent) :

- a. déléguer tout pouvoir qui lui (leur) a (ont) été confié ou assigner toute mission émanant de la présente loi à un fonctionnaire compétent de son Département, à l'exception du pouvoir de publier des avis ou d'élaborer des règlements ;
- b. à tout moment, retirer une délégation ou une assignation effectuées conformément au présent article.

Paragraphe 5 :***De l'enquête d'accidents et d'incidents***

Article 130 : En cas d'accident ou d'incident grave, Le Bureau Enquête Accident qui sera nommé par arrêté ministériel ouvrira une enquête et sera chargé de la conduite de celle-ci. La conduite de l'enquête peut être déléguée partiellement ou totalement à un autre Etat par accord et consentement mutuels.

Article 131 : Lorsqu'un accident ou incident grave d'aviation survient dans un autre Etat et implique un aéronef immatriculé en Union des Comores, le Bureau Enquête Accident participera activement à l'enquête ouverte par l'Etat d'occurrence, si tel est le cas. Dans le cas contraire, l'ANACM procédera à son ouverture et à sa conduite.

Article 132 : En matière de notification le commandant de bord est tenu dans l'obligation de notifier au Bureau Enquête Accident, et sans délai, tout accident ou incident survenu à son aéronef selon les dispositions de l'Arrêté N°04-28/MDSIC/CAB du 17 /11/04. En cas d'empêchement du pilote commandant de bord, l'exploitant ou le propriétaire de l'aéronef doit s'en charger.

CHAPITRE 2.***DES GARANTIES ET DES SAISIES D'AERONEF*****Section 1.*****Des garanties portant sur les aéronefs*****Paragraphe 1.*****De l'hypothèque***

Article 133. Un aéronef peut faire l'objet d'une hypothèque conventionnelle ou forcée.

L'inscription de l'hypothèque se fait suivant une procédure déterminée par voie réglementaire.

Article 134. L'hypothèque grève, dès lors qu'il appartient au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, hélices, appareils de bord et toutes pièces destinées de façon contenue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec l'aéronef ou en soient temporairement séparées.

Article 135. 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 136. L'hypothèque peut être étendue à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués à condition que lesdites pièces soient individualisées.

Les pièces de rechanges sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet d'une publicité.

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

Article 137. Les pièces de rechanges visées à l'article précédant comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipements, garnitures, tous objets de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

Article 138. Une publicité appropriée, par voie d'affiche, doit avertir dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont les pièces de rechange sont grevées et mentionner le registre sur lequel 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.

Article 139. L'hypothèque est, sous peine de nullité, constatée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous-seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lequel porte l'hypothèque.

L'acte peut être à ordre, dans ce cas, l'endossement emporte translation du droit hypothécaire.

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

Article 140. Un aéronef en construction ne peut être hypothéqué que s'il a été préalablement déclaré du service chargé de la tenue du registre d'immatriculation.

La déclaration doit indiquer les principales caractéristiques de l'aéronef en construction. Il en est délivré au déclarant un récépissé de déclaration.

Article 141. En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

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

Article 142. Toute hypothèque sur aéronef doit être inscrite sur le registre d'immatriculation. L'hypothèque ne produit d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

Doivent faire l'objet d'une mention au même registre toute radiation et toute modification d'une hypothèque par convention des parties ou par jugement.

Article 143. S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur les mêmes aéronefs, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

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

Article 144. L'Hypothèque est conservée pendant dix ans à compter de la date de son inscription au registre d'immatriculation.

L'hypothèque cesse de produire des effets si elle n'a pas été renouvelée avant l'expiration du délai de dix ans.

Article 145. L'hypothèque garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'année en cours.

Article 146. Les inscriptions hypothécaires sont réalisées au registre d'immatriculation au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'une décision de justice passée en force de la chose jugée.

Article 147. Les créanciers ayant hypothèque sur des aéronefs exercent leur droit de suite en quelques mains qu'ils passent pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 148 et 151 du présent code.

Paragraphe 2. Des privilèges

Article 148. Sont seules privilégiées sur aéronef par préférence aux hypothèques les créances suivantes :

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

4. les créances résultant du contrat d'engagement des membres de l'équipage de conduite et des autres personnes employées au service de bord mais en ce qui concerne les gages pour une durée de plus de six mois, ils ne peuvent être privilégiés que si l'événement ayant donné leur naissance est inscrit au registre d'immatriculation avant l'hypothèque ;
5. les redevances dues pour utilisation des dispositifs et des aides à la navigation aérienne et à l'atterrissage.

Article 149. Les privilèges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef et sur l'indemnité d'assurance prévue par les dispositions du présent code. Les privilèges suivent l'aéronef en quelques mains qu'il passe.

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

En outre, les privilèges s'éteignent, indépendamment des modes normaux d'extinction des privilèges :

1. par la vente en justice de l'aéronef dans les conditions fixées par voie réglementaire ;
2. en cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard un mois après publication de la cession dans un journal d'annonces légales à moins qu'avant l'expiration de ce délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur, au domicile élu par lui dans ses publications.

Article 150. Les créances visées à l'article 148 du présent code sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération dudit article.

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

Toutefois, les créances visées à l'article 148 alinéas 2 et 3 ci-dessus sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Article 151. Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 148 du présent code ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance desdits privilèges.

Toutefois, en cas de vente en Union des Comores d'un aéronef grevé dans un Etat partie à la Convention de Genève du 19 juin 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur les aéronefs, les droits prévus à l'article 1 de ladite Convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface en vertu de l'article 7 de ladite Convention.

Section 2.
Des saisies d'aéronefs

Article 152. Les officiers de police judiciaire, les agents de douane, les agents de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie ont le droit de saisir, à titre conservatoire, tout aéronef qui ne remplit pas les conditions prévues par le présent code pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction au sens dudit code.

Les procédures de saisie sont déterminées par voie réglementaire.

Paragraphe 1.
De la saisie conservatoire

Article 153. Est considéré comme saisie conservatoire, tout acte par lequel un aéronef est arrêté, dans un intérêt privé ou pour des raisons de sécurité publique suite à une inspection effectuée par des inspecteurs assermentés de l'aviation civile ou à une décision de justice.

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

Le droit de rétention sur l'aéronef, sans le consentement de l'exploitant ou du propriétaire, est assimilé à la saisie conservatoire et son exercice est soumis au régime prévu par le présent code et les textes en vigueur en Union des Comores.

Article 154. Sont exemptés de saisie conservatoire,

- a) les aéronefs affectés exclusivement à un service de l'Etat y compris les services de poste à l'exclusion des services de Commerce et les aéronefs affrétés par les Nations Unies ;
- b) les aéronefs mis effectivement en service sur une ligne régulière de transports publics et les aéronefs de réserve indispensables ;
- c) tout autre aéronef affecté à des transports de personnes ou de biens contre rémunération lorsqu'il est prêt à partir pour un tel transport, exception faite du cas où il s'agit d'une dette contractée pour les besoins du voyage à effectuer. Dans cette hypothèse, le cautionnement des dettes peut empêcher la saisine de l'aéronef.

Toutefois, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à la saisie par le propriétaire dépossédé de son aéronef par un acte illicite.

Article 155. Les aéronefs immatriculés dans un autre Etat, sous réserve des conditions de réciprocité, sont soumis au même régime d'exemption prévu à l'article précédent.

Article 156. Dans le cas où la saisie n'est pas interdite ou lorsque, en cas d'insaisissabilité de l'aéronef, l'exploitant ne l'invoque pas, un cautionnement suffisant peut empêcher la saisie conservatoire et le juge saisi en procédure d'urgence doit, séance tenante, en ordonner la mainlevée.

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

Article 157. Si la saisie conservatoire est irrégulière ou si elle a été diligentée sous juste motif, le saisissant est responsable du dommage qui peut en résulter pour l'exploitant ou le propriétaire.

Paragraphe 2.
De la saisie vente

Article 158. La saisie vente est ordonnée par une décision de justice devenue exécutoire. Elle se traduit par la vente forcée de l'aéronef. Une saisie conservatoire peut être convertie en saisie vente dans les conditions fixées par les lois et règlements en vigueur en Union des Comores.

Article 159. Lorsqu'il est procédé à la saisie vente d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur les aéronefs, aucune vente forcée ne peut avoir lieu, si les droits préférables ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

Toutefois, si un aéronef hypothéqué cause un dommage aux tiers à la surface sur le territoire comorien, les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayant droits saisissant l'aéronef ayant causé le dommage ou tout autre aéronef appartenant au même propriétaire.

Article 160. 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 161. La réquisition de mise aux enchères doit être signée par les créanciers et signifiée à l'acquéreur dans un délai de cinq jours de la notification, augmenté des délais de distance.

La réquisition contient assignation devant le tribunal régional compétent pour voir ordonner qu'il soit procédé aux enchères requises.

Article 162. La vente aux enchères a lieu à la diligence soit du créancier qui la requise soit de l'acquéreur dans les formes prévues par voie réglementaire.

Article 163. Les deniers provenant de la réalisation de l'aéronef sont distribués dans l'ordre suivant :

- a) aux créanciers privilégiés prévus à l'article 148 du présent code ;
- b) aux créanciers hypothécaires ;
- c) aux créanciers privilégiés prévus par l'article 151, du présent code ;
- d) aux créanciers chirographaires munis d'un titre exécutoire lorsqu'ils sont intervenus par voie de saisine ou d'opposition à la procédure de distribution.

TITRE 2. DE LA CIRCULATION AERIENNE

CHAPITRE 1. DU DROIT DE CIRCULATION

Article 164. Les dispositions du présent titre fixent la réglementation relative à la circulation et à la navigation aérienne.

La circulation aérienne désigne l'ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

Toutefois, les aéronefs de nationalités autres que celle de l'Union des Comores ne peuvent circuler au-dessus du territoire comorien que si ce droit leur est accordé par une Convention Internationale ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation spéciale délivrée par l'Agence et dont la durée ne peut excéder douze mois.

Article 165. L'utilisation des aéronefs sur les aires de manœuvre des aérodromes et en vol se fait conformément à la réglementation de la circulation aérienne.

La réglementation de la circulation aérienne et les missions des services civils de la circulation aérienne sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

La réglementation de la circulation aérienne est appliquée sur l'étendue de l'espace aérien placé sous le contrôle du ou des organismes des services de la circulation aérienne situés sur le territoire de l'Union des Comores.

En dehors de l'espace aérien ci-dessus, la réglementation de la circulation aérienne s'applique aux aéronefs portant les marques de nationalité édictées par l'Etat ou l'organisme international qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent lesdits aéronefs.

Article 166. Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entravera l'exercice du droit de propriétaire.

Article 167. Le survol de certaines zones, ou dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble du territoire comorien, peut être interdit par voie réglementaire pour des raisons d'ordre militaire et de sécurité publique.

L'emplacement et l'étendue des zones interdites de survol doivent être indiqués spécialement dans le décret.

Tout aéronef en infraction doit à la première sommation, atterrir dans les conditions fixées par le décret.

Article 168. Un aéronef ne doit pas être conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la sécurité des personnes ou des biens à la surface.

La voltige et l'acrobatie aériennes pour les aéronefs civils doivent être exécutées conformément à la réglementation fixée par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article 169. Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec l'autorisation accordée par le Gouverneur de la région abritant lesdits spectacles après avis favorable de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

Si l'épreuve consiste en un trajet comportant plusieurs atterrissages successifs dans des régions administratives différentes, l'autorisation est donnée par le Ministre de l'Intérieur après avis favorable du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

CHAPITRE 2. DU DROIT D'ATTERRISSAGE

Article 170. Sauf cas de force majeure et les cas prévus à l'alinéa suivant, les aéronefs ne peuvent atterrir et/ou prendre le départ que sur des aérodromes régulièrement établis.

Un décret pris sur le rapport conjoint du Ministre de l'Intérieur et du Ministre chargé de l'Aviation Civile fixe les conditions dans lesquelles les aéronefs d'un certain type peuvent atterrir et/ou décoller ailleurs que sur un aérodrome régulièrement établi.

A cet effet, il est requis l'accord de la personne physique ou morale qui a la propriété ou la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé.

Toutefois, l'accord n'est plus requis lorsqu'il s'agit d'opérations d'assistance ou de sauvetage pour lesquelles il est fait recours à des aéronefs.

Article 171. En cas d'atterrissage ou d'amerrissage sur une propriété privée, la personne physique ou morale, propriétaire ou jouissant du terrain ou du plan d'eau ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'aéronef dont la saisie conservatoire n'est pas ordonnée à moins qu'une procédure judiciaire n'ait été diligentée.

Article 172. Les aéronefs qui effectuent un parcours international ne peuvent se poser que sur des aéroports douaniers.

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

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées, par autorisation administrative délivrée sur demande adressée au Ministre chargé de l'Aviation Civile, d'atterrir aux aéroports douaniers.

L'autorisation fixe, dans ces cas, l'aérodrome d'arrivée et de départ et éventuellement la route à suivre et les signaux à donner au passage de la frontière ou de la limite des eaux territoriales.

CHAPITRE 3.
DE LA POLICE DE LA CIRCULATION AERIENNE
ET DE LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE

Section 1.
De la police de la circulation aérienne

Article 173. Toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doit être détenteur d'un brevet et d'une licence d'aptitude en état de validité, délivrés dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Aucune entreprise de transport aérien ne peut faire conduire un aéronef par une personne non détenteur d'un brevet et d'une licence non valide ou dont le délai de validité a expiré.

Article 174. Un aéronef ne peut effectuer des vols que s'il est muni d'un certificat de navigabilité valable et en cours de validité, délivré après une visite technique de l'appareil dans les conditions déterminées par voie réglementaire.

Le certificat de navigabilité est un document attestant que l'aéronef est apte à la navigation aérienne.

Sont déterminées par voie réglementaire :

- ♦ les marques devant être inscrites sur l'aéronef et les règles opérationnelles relatives aux documents de bords et aux conditions d'emploi de l'aéronef ;
- ♦ les règles opérationnelles applicables aux aéronefs des Etats autres que l'Union des Comores.

Article 175. Pour la délivrance et le maintien du certificat de navigabilité d'un aéronef, les propriétaires ou les exploitants doivent payer une redevance dont le taux, les modalités de recouvrement sont fixés par voie réglementaire sur rapport conjoint des Ministres chargés de l'Economie et de l'Aviation Civile.

Le même décret fixe, en outre, les frais à rembourser à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores lorsque le contrôle est effectué par ses agents.

Article 176. Sauf autorisation spéciale, est interdit le transport par aéronef :

- ♦ des explosifs ;
- ♦ des armes ;

- ♦ des munitions de guerre ;
- ♦ des pigeons voyageurs ;
- ♦ des objets de correspondance compris dans le monopole postal et de toutes autres marchandises jugées dangereuses pour la sécurité dans le transport aérien.

L'utilisation à partir d'un aéronef d'appareils destinés à l'enregistrement d'images est soumise à l'autorisation préalable du Ministre de l'Intérieur, du Ministre chargé des Forces Armées et du Ministre chargé des Communications après avis favorable du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

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

Article 177. Aucun appareil de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destiné à assurer les communications du service mobile aéronautique ne peut être installé ou utilisé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale. Il en est de même pour les équipements de radionavigation ou de détection électronique.

Les aéronefs affectés à un service public de transport et les aéronefs affectés aux services aériens désignés par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile doivent être munis des appareils de radiocommunication nécessaires à la sécurité des vols dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Dans tous les cas, les membres de l'équipage ayant à utiliser les appareils de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie doivent être détenteur d'une licence de radionavigant ou d'une qualification de radiotéléphonie dont l'utilisation doit être conforme à la réglementation en vigueur.

Article 178. Tout aéronef atterrissant sur un aéroport ou sur une propriété privée est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives.

Article 179. Tout aéronef civil étranger qui, sans titre, survole le territoire comorien ou dont il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé dans l'espace aérien comorien à des fins incompatibles avec les buts de la Convention de Chicago du 07 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale et ses annexes, est tenu de respecter tout ordre d'atterrir et toutes instructions des autorités militaires et civiles pour mettre fin à ces violations.

Tout aéronef civil immatriculé en Union des Comores ou utilisé par un exploitant ayant son siège principal ou sa résidence permanente en Union des Comores est tenu :

1. d'être employé à des fins compatibles avec les buts de la Convention de Chicago du 07 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale et ses annexes ;

2. en toutes circonstances et en cas d'interception, de respecter les ordres et instructions des autorités militaires et civiles de l'Etat dans lequel il se trouve, si lesdits ordres et instructions ne mettent pas en danger la vie des personnes se trouvant à bord et la sécurité de l'aéronef.

Article 180. Les certificats de navigabilité et les licences délivrés ou rendus valables par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité peuvent être reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire comorien si l'équivalence est admise par Convention internationale ou par voie réglementaire.

Section 2. De la sécurité de la navigation aérienne

Article 181. La sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien comorien et dans l'espace aérien qui lui est confié 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 182. Dans l'exercice de ses prérogatives et dans l'exécution des missions qui lui sont confiées par la présente loi, l'Agence est tenue d'accorder une attention particulière aux impératifs de défense nationale, de l'aviation commerciale et générale et au droit de passage du public à travers l'espace aérien.

Article 183. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores a l'obligation et le pouvoir 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 à la mise en application de toutes les normes contenues dans les annexes à la Convention de Chicago du 07 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale ;
- ♦ de tous autres principes, règlements et normes minimales régissant les autres pratiques, méthodes et procédures que l'Agence peut juger nécessaires.

Article 184. L'Etat a l'obligation de mettre en place le service fixe et le service mobile aéronautique et le service de radiocommunication par satellite qui concourent à la sécurité de la navigation aérienne conformément au règlement des radiocommunications nationales et internationales des télécoms.

La réglementation, l'exploitation, la composition, l'objet des communications et le contrôle des stations sont déterminés par voie réglementaire.

Article 185. L'assistance météorologique à la navigation aérienne est fournie, dans l'espace aérien comorien par l'entité administrative en charge de la météorologie relativement à la préparation et à l'exécution des vols conformément à la réglementation régissant ladite entité administrative.

Article 186. Les organismes, entreprises ou sociétés de l'exploitation et de la gestion des installations des services de navigation aérienne, en Union des Comores sont astreints à la souscription d'une police d'assurance « navigation aérienne ».

Tout exploitant d'aéronef est tenu de souscrire une police d'assurance couvrant ses responsabilités civiles en cas d'accident ou de dommages à l'égard des passagers, du personnel navigant, des bagages, du fret, du courrier et des tiers à la surface conformément aux dispositions des Conventions internationales pertinentes.

Une copie de l'assurance doit être déposée auprès de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores.

Article 187. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores a le pouvoir d'édicter et de réviser des normes minimales de sécurité pour l'exploitation des installations de navigation aérienne situées en Union des Comores.

Section 3.

Des redevances de route, de développement des infrastructures aéroportuaires et de développement aéronautique

Article 188. L'usage des installations et services mis en œuvres au-dessus du territoire comoriens 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 une rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus, dite redevance de route.

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

Le taux et les modalités de recouvrement de la redevance de route sont fixés par voie réglementaire sur rapport conjoint du Ministre chargé de l'Economie et le Ministre chargé de l'Aviation Civile.

En outre, le décret peut prévoir des modes de calcul fondés sur des moyennes pondérées pour certaines catégories de vols ou pour les aéronefs de même type exploité par une même entreprise.

Des exonérations ou des réductions peuvent être accordées par l'autorité ou l'organisme chargé de la liquidation et du recouvrement de la redevance de route.

Pour assurer le développement des infrastructures aéroportuaires, il est perçu sur toute entreprise de transport aérien public une redevance dite de développement des infrastructures aéroportuaires.

Elle est assise sur le nombre de passagers embarqués par l'entreprise à l'aérodrome quelle que soient les conditions tarifaires accordées par le transporteur.

Elle est incluse dans le prix du billet du passager.

Le taux, les modalités de recouvrement, de perception, d'utilisation et de gestion de la redevance de développement des infrastructures aéroportuaires sont fixés par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile

Article 189. En cas de non paiement des redevances prévues par le présent code et ses textes d'application par l'exploitant ou le propriétaire de l'aéronef l'organisme ou l'autorité chargé de la liquidation et du recouvrement de la redevance est admis, dès qu'un aéronef exploité par l'exploitant ou le propriétaire défaillant atterrit sur le territoire comoriens, à requérir de l'autorité responsable de la circulation aérienne et de la brigade de gendarmerie territorialement compétente que l'aéronef soit retenu jusqu'à consignation des sommes en litige.

TITRE 3. DE LA RESPONSABILITE RESULTANT DE L'EXPLOITATION DES AERONEFS

CHAPITRE 1. DE LA RESPONSABILITE CIVILE

Article 190. Les pilotes sont tenus, au cours de la circulation aérienne, de se conformer aux règlements relatifs à la police de la circulation aérienne, aux règles de l'air et de prendre toutes précautions nécessaires pour éviter des dommages.

Article 191. En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément aux codes des obligations civiles et commerciales.

Article 192. L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux tiers à la surface, par les évolutions de l'aéronef ou par les personnes ou objets qui en tomberaient.

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

Article 193. Sauf autorisation spéciale, il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, à l'exception des cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques sauf le cas de lest réglementaire.

En cas de jet, par force majeure, de jet de lest réglementaire ou de jet spécialement autorisé ayant causé un dommage aux personnes et biens à la surface, la responsabilité du pilote, de l'exploitant ou du propriétaire sera réglée conformément aux dispositions de l'article 192 du présent code.

Article 194. En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables, vis-à-vis des tiers, des dommages causés.

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

Article 195. L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur.

S'il s'agit d'une avarie causée à un appareil en circulation, le tribunal compétent est celui où l'appareil endommagé a été obligé d'atterrir après l'avarie.

Article 196. Les dispositions du code de la marine marchande relatives à l'assistance et au sauvetage maritime sont applicables aux aéronefs en péril en mer et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.

CHAPITRE 2. DE LA RESPONSABILITE PENALE

Section 1. Des délits et des peines

Paragraphe 1. Des infractions relatives à la conduite et à la sécurité de l'aéronef

Article 197. Les infractions portant atteinte à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile sont imprescriptibles. Elles peuvent être poursuivies et sanctionnées comme telles à tout moment.

Article 198. Sans préjudice des sanctions disciplinaires, sera puni des peines prévues à l'article 340 du présent code, tout commandant de bord qui aura contrevenu aux prescriptions de l'article 179 alinéas 2 du présent code.

Article 199. Seront punis des peines prévues aux articles 341 et suivants du présent code, peines pouvant être aggravées quiconque et son complice :

1. illicitement et par violence ou menace de violence se seront emparés d'un aéronef ou en auront exercé le contrôle ou auront tenté de commettre l'une ou l'autre infraction ;

2. auront accompli ou tenté d'accomplir un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité dudit aéronef ;
3. auront détruit ou tenté de détruire un aéronef ou auront causé ou tenté de causer à un aéronef des dommages qui le rendraient inapte au vol ou qui seraient de nature à compromettre sa sécurité au vol ;
4. auront placé ou fait placé ou tenté de placer ou tenté de faire placer, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances ou des animaux ou reptiles propres à détruire l'aéronef ou à lui causer des dommages ou à compromettre sa sécurité en vol et la sécurité des personnes à bord ;
5. auront détruit ou endommagé ou auront tenté de détruire ou d'endommager des installations ou services de la navigation aérienne ou en auront perturbé ou tenté de perturber le fonctionnement si l'un des actes est de nature à compromettre la sécurité des aéronefs en vol ;
6. auront communiqué ou tenté de communiquer une fausse information de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol.

Article 200. Sans préjudice des peines plus graves s'il y a lieu, sera puni des peines prévues à l'article 354 du présent code, le fait par une personne de détruire, de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevés d'une hypothèque régulièrement inscrite au registre d'immatriculation.

Sera puni des peines prévues à l'article 354 du code présent code, quiconque aura usé de manœuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie.

Article 201. Sera puni d'une amende de 225.000 KMF à 4.500.000 KMF et d'un emprisonnement de trois (03) à six (06) mois ou de l'une des deux peines, quiconque aura :

1. mis ou laissé en service un aéronef qui n'a pas obtenu de certificat d'immatriculation, de certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel ;
2. mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par le présent code ;
3. fait ou laissé circuler un aéronef dont le certificat de navigabilité ou le laissez passer exceptionnel a cessé d'être valable ;
4. fait ou laissé circuler un aéronef dans des conditions autres que celles déterminées par le certificat de navigabilité et les documents associés ou le laissez-passer exceptionnel ;
5. fait ou laissé circuler un aéronef dans des conditions contraires aux prescriptions des articles 164 et 176 du présent code ;
6. contrevenu aux dispositions de l'article 176 du présent code.

Article 202. Sera puni d'une amende de 225.000 KMF à 4.500.000 KMF et d'un emprisonnement de 3 à 6 mois ou de l'une des deux peines quiconque aura :

1. conduit, fait conduire ou participé à la conduite d'un aéronef sans titres exigés par la réglementation en vigueur et en état de validité ;
2. détruit, soustrait ou falsifie un livre de bord ou tout autre document de bord imposé par la réglementation aérienne ou porté sur ce livre ou ces documents des mentions inexactes ;
3. contrevenu aux dispositions de l'article 170 du présent code ;
4. conduit, participé à la conduite de l'aéronef sous l'emprise de l'alcool, de narcotique ou de stupéfiants.

Article 203. Les peines prévues à l'article 201 précédant seront portées au double si les infractions prévues aux paragraphes 1, 3 ,4 dudit article et au paragraphe 1 de l'article 202 ci-dessus ont été commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité ou du laissez-passer exceptionnel, des titres exigés des membres de l'équipage par les lois et règlements en vigueur.

Article 204. Sera puni d'une amende de 45.000 KMF à 750.000 KMF et d'un emprisonnement d'un an à deux (02) ans ou l'un des deux peines seulement :

1. quiconque se sera trouvé ou tenté de se trouver à bord d'un aéronef en vol sans pouvoir justifier sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord ;
2. quiconque ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef et des personnes à bord ;
3. quiconque aura fait usage ou tenté de faire usage à bord d'appareils ou d'objets dont le transport est interdit ;
4. quiconque, sans autorisation spéciale, aura fait ou tenté de faire usage à bord d'appareils d'enregistrement d'images au dessous des zones interdites.

Article 205. Le pilote qui ne sera pas conformé aux prescriptions de l'article 167 du présent code sera puni d'une amende de 225.000 à 4.500.000 KMF et d'un emprisonnement de trois (03) à six (06) mois.

Article 206. Sera puni d'une amende de 450.000 à 9.000.000 KMF et d'un emprisonnement d'un an à trois (03) ans quiconque aura apposé ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactes de l'aéronef.

Seront punis des mêmes peines ceux qui auront apposé ou fait apposer sur un aéronef privé les marques distinctives réservées aux aéronefs publics ou qui auront fait usage ou fait utiliser un aéronef privé portant les dites marques.

Article 207. Le cumul réel des infractions prévues aux articles précédents et la récidive constituent des circonstances aggravantes pouvant porter les peines au double.

Article 208. Seront punis d'une amende de 45.000 à 225.000 KMF ou d'un emprisonnement d'un an à deux (02) mois selon les circonstances.

1. le commandant de bord qui n'aura pas tenu ou fait tenir un des documents prévus à l'article 174 du présent code par les membres de l'équipage spécialement chargés de cette tenue ;
2. le propriétaire ou le locataire inscrit au registre d'immatriculation qui aura omis de conserver un quelconque des documents de bord trois ans à compter de la dernière inscription ;
3. ceux qui auront contrevenu à l'article 168 du présent code ;
4. ceux qui auront contrevenu aux règlements relatifs aux conditions techniques d'emploi des aéronefs, pris en application de l'article 174 du présent code.

En cas de récidive, la peine d'emprisonnement est obligatoirement prononcée. Il y a récidive lorsque le contrevenant a commis dans l'année qui suit sa condamnation la même infraction ou une infraction plus grave.

Article 209. Seront punis d'une amende de 112.000 à 750.000 KMF ou d'un emprisonnement de 1 à 3 mois suivant les circonstances ceux qui auront contrevenu aux dispositions de l'article 169 du présent code et à ses textes d'application.

Article 210. L'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef peut être prononcée par le juge pour une durée de 3 mois à 3 ans contre le membre d'équipage condamné en vertu des articles 201, 203 et 204 du présent code.

Si le membre de l'équipage est condamné une seconde fois pour l'une des infractions prévues à l'article 207 du présent code, l'interdiction prévue à l'alinéa précédent du présent article est prononcée pour une durée portée au maximum ou élevée au double selon les circonstances. Les brevets, licences et certificats dont le membre de l'équipage était titulaire resteront déposés pour toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction ayant prononcé l'interdiction.

Les condamnés devront déposer lesdits licences, brevets et certificats au greffe prévu à l'alinéa précédent ou à celui de leur domicile dans les cinq jours qui suivent la prononciation de leur condamnation définitive. Passé ce délai, ils encourent un emprisonnement d' 1 à 2 mois et une amende de 22.500 à 450.000 KMF sans préjudice des peines prévues à l'article 202 du présent code dans le cas où ils conduiraient ou participeraient à la conduite d'un aéronef pendant la période de l'interdiction. Les deux peines ne pourront pas se confondre.

Article 211. En application de l'article 193 du présent code, tout jet non autorisé d'objets à bord d'un aéronef en évolution sera puni d'une amende de 225.000 à 1.350.000 KMF et d'un emprisonnement de 3 à 6 mois ou de l'un des deux peines même si le jet n'a causé aucun dommage et sans préjudice des sanctions plus fortes qui pourraient être encourues en cas d'autres infractions.

Article 212. Tout commandant de bord d'un aéronef qui, sachant que celui-ci vient de causer ou d'occasionner un dommage ou un accident à la surface, n'aura pas averti immédiatement les autorités de l'aéroport le plus proche avec lequel il peut entrer en communication et aura tenté d'échapper à la responsabilité pénale et civile qu'il peut en encourir, sera puni des peines relatives au délit de fuite prévu par les lois et règlements en vigueur en Union des Comores.

Paragraphe 2 :
Des infractions relatives
à la réglementation douanière

Article 213. Les dispositions du code pénal sur l'atténuation et l'aggravation des peines sont applicables à toutes les infractions prévues par le présent code à l'exception des infractions prévues et punies par la législation douanière.

Article 214. Toutes les dispositions législatives et réglementaires relatives à la répression des infractions à la réglementation douanière sont applicables aux marchandises importées ou exportées par aéronef quel qu'en soit le régime douanier.

Tous déchargements ou jets non autorisés de marchandises autres que ceux indispensables au salut de l'aéronef, sont punis des peines édictées par la réglementation douanière en matière de contrebande.

En cas d'infraction, l'aéronef pourra faire l'objet, pour la garantie du paiement de l'amende encourue, de saisie conservatoire dont la main levée ne peut être ordonnée que s'il est fourni une caution ou versé une consignation jusqu'à concurrence du montant de l'amende.

Article 215. Pour les marchandises exportées en décharge de comptes d'admission temporaire ou d'entrepôt ou passibles de taxes intérieures, les expéditeurs doivent justifier leur passage à l'étranger par la production, dans les délais fixés, d'un certificat valable des douanes de destination sous peine du paiement du quadruple de la valeur des marchandises.

Paragraphe 3.
Des passagers indisciplinés et perturbateurs

Article 216. Sera punie des peines prévues à l'article 353 du présent code, toute personne qui commet l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

1. des voies de fait, des menaces physiques ou verbales contre un membre de l'équipage si de tels actes l'empêchent de s'acquitter normalement de ses fonctions ou rendent difficile l'exercice de ses fonctions ;

2. le refus d'obtempérer à une instruction légitime du commandant de bord d'un aéronef ou par un membre de l'équipage au nom du commandant de bord de l'aéronef aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef, de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord, ou de maintenir l'ordre et la discipline à bord ;
3. un acte de violence physique contre une personne ou un acte d'agression sexuelle ou d'agression d'un enfant ;
4. le fait de fumer dans les toilettes ou ailleurs d'une manière qui risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ;
5. le fait de détériorer un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;
6. le fait d'utiliser un dispositif électronique portatif interdit à bord d'un aéronef.

Article 217. Sera punie également conformément aux dispositions de l'article 353 du présent code, toute personne qui commet l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil si un tel acte risque ou est susceptible de compromettre la sécurité de l'aéronef ou de toute personne se trouvant à bord ou l'ordre et la discipline à bord de l'aéronef.

1. l'exercice de voie de fait, de menace physique ou verbale contre une personne ;
2. le fait d'endommager ou de détruire délibérément des biens ;
3. le fait de consommer des boissons alcooliques ou des drogues menant à une intoxication.

Section 2. ***De la procédure pénale***

Article 218. Sous réserve des dispositions édictées dans le cadre des enquêtes sur les accidents et incidents de l'aviation civile, les dispositions ci-dessous s'appliquent à la procédure de répression des infractions en matière d'aviation civile. Elles sont complétées par les dispositions du code de procédure pénale.

Article 219. Indépendamment des officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent livre et des règlements pris pour son application, les inspecteurs assermentés de l'aviation civile, les militaires ou marins, les agents de certaines organismes commissionnés à cet effet et les agents des douanes.

Article 220. Les inspecteurs assermentés de l'aviation civile, les militaires ou marins, les agents de certains organismes commissionnés et les agents des douanes constatant une infraction telle que prévue à l'article précédent ont les pouvoirs de police judiciaire dans les limites fixées par le présent article.

Ils peuvent poursuivre toute personne ayant commis une infraction au sens du présent code dans les lieux où l'infraction a été commise.

Ils peuvent mettre sous séquestre les objets ayant un lien direct ou indirect avec l'infraction.

Les agents visés à l'alinéa premier du présent article peuvent solliciter l'assistance d'un officier de police judiciaire qui ne peut refuser de les accompagner pour pénétrer dans tous les lieux ayant un rapport avec l'infraction ou le délinquant. L'officier de police judiciaire est tenu de signer le procès verbal de l'opération à laquelle il a assisté.

Pour l'accomplissement de leur mandat les dits agents peuvent requérir main forte des services de police ou de gendarmerie dans le ressort desquels ils opèrent.

Les procès verbaux, par eux dressés, doivent, dans tous les cas, être adressés dans les huit jours, soit au parquet du tribunal régional dans le ressort duquel l'infraction a été commise, ou au délégué du procureur de la république près du tribunal département ou au président de cette dernière juridiction exerçant les fonctions de ministère public en application des dispositions du code de procédure pénale soit au parquet de la juridiction où le corps de l'infraction a été gardé.

Dans le même délai, une copie certifiée conforme des procès verbaux est en outre remise au procureur de la république dans tous les cas où il n'a pas été saisi de la procédure.

Article 221. Le procureur de la République, le juge d'instruction, les officiers de police judiciaire, les agents de l'aviation civile, les militaires, les marins et les agents de certains organismes commissionnés, les agents des douanes, dans l'exercice de leur mission, ont le pouvoir de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs, les correspondances postales ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radiotéléphoniques qui se trouveraient à bord d'un aéronef sans autorisation.

Les mêmes autorités ont le pouvoir de saisir les pigeons voyageurs qui se trouveraient à bord d'aéronefs autorisés à les transporter, de même peuvent être saisis les appareils destinés à l'enregistrement des images et les clichés dans les cas où lesdits aéronefs auraient survolé des zones interdits.

Ces autorités doivent, dans un délai de quinze jours, saisir le tribunal dans le ressort duquel ces infractions ont été commises pour prononcer la confiscation des objets, animaux ou appareils.

Article 222. L'aéronef dont le certificat de navigabilité et le certificat d'immatriculation ne peuvent être produits ou dont les marques d'immatriculation ne correspondent pas à celles du certificat ou, en cas de location de l'aéronef inscrite au registre d'immatriculation, peut être retenu à la charge du propriétaire ou du locataire inscrit, jusqu'à ce que le propriétaire ait été identifié.

Article 223. En application des dispositions de l'article précédent, les procès verbaux constatant les infractions doivent être transmis dans un délai de quatre jours au Procureur de la République pour engager les poursuites.

Article 224. Les rapports juridiques entre les personnes se trouvant à bord d'un aéronef en circulation sont régis par la loi du pavillon de cet aéronef.

Toutefois, les tribunaux comoriens sont compétents aux fins de connaître :

1. des crimes et délits commis à bord d'un aéronef étranger dont l'auteur ou la victime est de nationalité comorienne ;
2. des infractions ou tentatives d'infraction définies à l'article premier de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée le 23 septembre 1971, si lesdites infractions ou tentatives d'infraction sont commises sur le territoire comoriens ou à l'encontre d'un aéronef immatriculé en Union des Comores ou exploité par une compagnie comorienne;
3. des infractions ou tentatives d'infraction telles que définies à l'article premier de la Convention citée au paragraphe précédent et celle du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronef signée à la Hayes :
 - si l'aéronef à bord duquel les infractions ou tentatives d'infraction ont été commises atterrit en Union des Comores avec l'auteur présumé,
 - si les infractions ou tentatives d'infraction ont été commises à l'encontre ou à bord d'un aéronef donné à location sans équipage à une personne physique ou morale dont le siège de son principal établissement, de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente se situe en Union des Comores.
4. des infractions ou tentatives d'infraction définies à l'article premier de la Convention de la Hayes du 16 décembre 1970 et les dispositions de l'article premier paragraphe 2 alinéa a, b, c de la Convention de Montréal du 23 septembre 1971 ci-dessus citées toutes les fois que l'auteur présumé de l'une des infractions ou tentatives d'infraction se trouve sur le territoire comoriens et que l'Union des Comores ne l'extrade pas conformément à l'article 8 des dites Convention.

En cas d'infractions ou tentatives d'infractions à bord d'un aéronef comoriens, le commandant de bord peut prendre toutes les dispositions nécessaires au maintien de l'ordre.

Au sens du présent code, un aéronef est considéré comme en circulation depuis le moment où l'embarquement est terminé et les portes extérieures fermées et ce jusqu'au moment où le débarquement a pris fin.

Article 225. Les tribunaux comoriens sont en outre compétents pour connaître de toutes infractions prévues aux articles 216 et 217 du présent code, si l'infraction a été commise :

1. à bord d'un aéronef civil immatriculé en Union des Comores ;

2. à bord d'un aéronef civil loué ou affrété par un exploitant ayant son principal établissement ou, à défaut, sa résidence permanente en Union des Comores ;
3. à bord de tout aéronef civil se trouvant sur le territoire de l'Union des Comores ou survolant le territoire de l'Union des Comores ;
4. à bord de tout aéronef civil en vol même en dehors du territoire de l'Union des Comores si :
 - a) le prochain lieu d'atterrissage de l'aéronef si situe en Union des Comores ;
 - b) le Commandant de bord a remis l'auteur présumé de l'infraction aux autorités comoriennes pour engager des poursuites et leur a affirmé qu'aucune autre demande similaire n'a été ni ne sera présentée par lui et par l'exploitant à un autre Etat.

Au sens du présent code, un aéronef est considéré en vol depuis le moment où les portes sont fermées et les moteurs en marche pour décoller jusqu'à la fin du roulement à l'atterrissage et l'ouverture des portes.

**LIVRE 3.
DES AERODROMES**

**TITRE 1.
DU REGIME DES AERODROMES**

**CHAPITRE 1.
DE LA CREATION ET DE LA MISE EN SERVICE**

Article 226. Est considérée comme aérodrôme, toute surface sur terre ou sur l'eau, comprenant éventuellement des bâtiments, des installations et du matériel, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Article 227. Est dit « ouvert » à la circulation aérienne publique, à l'aérodrôme, dont tous les aéronefs, présentant les caractéristiques appropriées, sont autorisés à faire usage, sous réserve des dispositions de l'article 229 du présent code.

Article 228. Les conditions de création, d'établissement et d'utilisation des aérodrômes ouverts ou non à la circulation aérienne publique sont déterminées par voie réglementaire.

Article 229. L'ouverture et la fermeture d'un aérodrôme à la circulation aérienne publique sont prononcées, après une enquête technique, par voie réglementaire sur rapport du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article 230. L'utilisation d'un aérodrôme ouvert à la circulation aérienne publique peut, à tout moment, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrôme ou dans l'espace aérien environnant ou des raisons d'ordre public le justifient.

Les décisions de restriction ou d'interdiction temporaire doivent faire l'objet d'avis aux navigateurs.

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'appareils ou à certaines catégories d'activités aériennes ou d'opérations commerciales.

Article 231. Tous les aérodrômes sont soumis au contrôle technique, administratif et de gestion financière de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores.

Article 232. Les aérodrômes ouverts à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, les collectivités publiques et les établissements publics ainsi que par des personnes physiques ou morales de droit privé remplissant les conditions fixées par voie réglementaire.

La création d'un aérodrome par un particulier doit donner lieu à la signature d'une convention ou d'un accord entre le particulier et le **Ministre** chargé de l'aviation civile.

Article 233. Pour des raisons de défense nationale, l'Etat peut, par voie réglementaire, se substituer temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome.

Article 234. Sous réserves des règles particulières fixées par voie réglementaire, les dispositions du présent chapitre sont applicables aux aérodromes particuliers, aux héliports et hydrobases.

CHAPITRE 2. DE LA CLASSIFICATION

Article 235. Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique font l'objet d'une classification établie en tenant compte des caractères et de l'importance du trafic qu'ils doivent assurer.

La classification peut être étendue aux aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique lorsque les conditions de leur utilisation le justifient.

Article 236. Les critères de classification des aérodromes sont déterminés par arrêté du **Ministre** chargé de l'aviation civile.

CHAPITRE 3. DES CONDITIONS D'EXPLOITATION ET DE GESTION DES AERODROMES

Article 237. L'Etat peut confier l'exploitation et la gestion des aérodromes relevant de son porte feuille à une entreprise de droit privé ou à un organisme spécialisé.
Les modalités de gestion et d'exploitation prévues au paragraphe précédent du présent article sont fixées par une voie réglementaire.

Article 238. Les gestionnaires des aérodromes sont tenus de souscrire une police d'assurance « responsabilité civile » et une police d'assurance « tout risque ».

CHAPITRE 4. LES REDEVANCES

Article 239. Sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers et au public donnent lieu à une rémunération sous forme de redevance perçue au profit de la personne qui fournit le service, 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 communications aéronautiques ;
- ♦ usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises ;

- ♦ usage d'installation et d'outillages divers ;
- ♦ occupation de terrains et d'immeubles ;
- ♦ visite de tout ou partie des zones réservées à l'aérodrome.

Article 240. Des décrets pris sur le rapport conjoint du Ministre chargé des finances et du Ministre chargé de l'aviation civile fixent les taux, déterminent l'autorité ou l'organisme chargés de la liquidation, du recouvrement, des modalités de perception desdites redevances.

Chaque fois que de besoin, des exonérations, des réductions occasionnelles ou permanentes, dans le respect du principe d'égalité et de réciprocité, peuvent être prévues.

Article 241. Les redevances sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments ou outillages qu'elles rémunèrent et doivent être appropriées aux services rendus.

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

TITRE 2. DES SERVITUDES AERONAUTIQUES ET DE LA PROTECTION DE L'EXPLOITATION

CHAPITRE 1. DES SERVITUDES AERONAUTIQUES

Article 242. Dans le but d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est institué des servitudes spéciales dites « servitudes aéronautiques ». Les servitudes aéronautiques comprennent :

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

Article 243. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent :

- a) aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat ou les collectivités publiques ;

- b) aux aérodromes non destinés à la circulation publique aérienne et créés par des personnes physiques ou morales et aux aérodromes situés à l'étranger pour lesquels des zones de dégagements sont établis en Union des Comores, dans les conditions fixées par voie réglementaire ;
- c) aux installations d'aide à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques, aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;
- d) aux emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

Article 244. Les servitudes prévues à l'article 242 du présent code doivent assurer à la navigation aérienne, conformément à la Convention de Chicago du 07 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale et son annexe 14, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'OACI.

Aux fins d'assurer les conditions de sécurité prévues à l'alinéa précédent du présent article, il est établi, pour chaque aérodrome et les installations prévues à l'article 242 du présent code, un plan de dégagement selon les modalités fixées par voie réglementaire.

Article 245. Le Ministre chargé de l'aviation civile ou, pour les aérodromes et itinéraires qui le concernent, le Ministre en charge des Forces Armées, peuvent prescrire le balisage de jour ou de nuit de tous obstacles jugés dangereux pour la navigation aérienne.

De même, ils peuvent prescrire l'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne ou bien la suppression ou la modification de tout dispositif de balisage maritime de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

Article 246. Les frais résultant de la mise en œuvre des servitudes de dégagement, de l'installation, du fonctionnement et de l'entretien des servitudes de balisage sont soit à la charge de l'Etat, soit à la charge des personnes physiques ou morales énumérées par voie réglementaire pris sur rapport conjoint des Ministres en charge des Forces Armées, des Finances et de l'Aviation Civile.

Article 247. Pour la réalisation des balisages visés à l'article 245 du présent code, l'Administration dispose des droits d'appui de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage et du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et sur les toitures.

Les droits conférés à l'Administration par l'alinéa 1 du présent article peuvent être exercés par les personnes physiques ou morales ou les organismes chargés du balisage.

Article 248. Hors les zones grevées de servitudes de dégagement en application des dispositions du présent titre, 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, à l'autorisation du Ministre en charge des Forces Armées après avis favorable du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Les installations soumises à autorisation sont déterminées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile et le cas échéant par arrêté conjoint des Ministres en charges des Forces Armées et de l'Aviation Civile.

Dans le cas où les installations constitueraient un obstacle à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification est déterminée par voie réglementaire sur rapport du ou des Ministres chargés des Forces Armées et de l'Aviation Civile suivant le cas.

Article 249. Lorsque, pour des besoins du trafic aérien, l'Etat décide l'extension ou la création d'aérodrome 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 par les plans d'urbanisme approuvés, peuvent l'être par voie réglementaire, après une enquête technique préalable dans les conditions et formes prévues par les dispositions relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Article 250. L'occupation du domaine aéroportuaire est soumise à une autorisation préalable de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union de Comores.

L'occupation et le transit sans autorisation de/sur les aires opérationnelles sont passibles de sanction.

Article 251. La circulation des personnes et des véhicules dans certaines zones du domaine aéroportuaire est fixée par voie réglementaire. La violation des dispositions du décret est passible de sanction.

CHAPITRE 2. DE LA PROTECTION DE L'EXPLOITATION

Section 1. Des dispositions générales

Article 252. Lorsque la sûreté des vols l'exige, les officiers de police judiciaire, assistés des agents de police judiciaire, peuvent, pour les transports aériens domestiques, procéder à la fouille des personnes, des bagages, du fret et de la poste.

Pour les transports aériens internationaux, les officiers et les agents de police judiciaire, dans les mêmes conditions, peuvent procéder, en collaboration avec le service des douanes, à la fouille des bagages et des personnes s'appêtant à prendre place à bord d'un aéronef.

Article 253. L'enlèvement d'un aéronef qui encombre, pour quelques causes que ce soient, une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou leurs dégagements doivent être effectués par le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef sur l'ordre qu'il reçoit des autorités aéroportuaires.

Article 254. Dans les cas où le propriétaire ou l'exploitant fait défaut, le gestionnaire de l'aérodrome peut prendre d'office toutes dispositions et mesures pour faire dégager les pistes, bandes, aires et voies de circulation ainsi que leurs dégagements aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef.

Les mêmes dispositions et mesures peuvent être prises dans tous les cas où le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'un animal constituant un obstacle, ne ferait diligence à procéder à son enlèvement. Les opérations d'enlèvement ont lieu aux frais et risques du gardien.

Tous colis, objets, bagages trouvés dans un aérodrome, abandonnés ou sans propriétaire peuvent être détruits sans donner au propriétaire un droit à indemnité.

Article 255. Les exploitants et les entreprises de l'aviation civile sont tenus de se conformer aux dispositions et normes en vigueur relatives à la protection de l'environnement.

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

Article 256. La participation des populations riveraines des aérodromes à la gestion de l'environnement est organisée et encouragée à travers notamment :

- ♦ le libre accès à l'information sur la protection de la nature, sous réserve des impératifs de la défense nationale et de la sécurité de l'Etat ;
- ♦ les mécanismes consultatifs permettant de recueillir l'opinion et le rapport des populations ;
- ♦ la sensibilisation, la formation, la recherche et l'éducation en matière de protection de l'environnement.

Section 2.

Des dispositions pénales

Article 257. Le fait par une personne de séjourner ou de pénétrer dans les zones à accès réglementés ou interdits en violation des règlements et consignes généraux des aérodromes affectés à un service public ou d'y laisser des bestiaux et bêtes de trait, de charge ou de monture est passible de sanctions prévues dans l'article 348 du présent code.

Le propriétaire des bestiaux et bêtes est déchu de tout droit à l'indemnité en cas d'accident.

Les procédures d'enquête et de constatation des infractions sont celles prévues par le présent code.

Article 258. Les infractions aux dispositions législatives et réglementaires relatives aux servitudes aéronautiques de dégagement radioélectrique de navigation aérienne et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies d'une amende de 187.500 à 562.500 KMF.

En cas de récidive, les infractions sont punies d'une amende de 375.000 à 1.125.000 KMF et d'un emprisonnement d'un à trois mois ou de l'une des deux peines.

Article 259. Sur réquisition du Ministère public agissant à la demande de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie, le tribunal saisi des poursuites peut impartir aux personnes qui contreviennent aux dispositions du présent titre, sous astreinte de 5.000 à 37.500 KMF par jour de retard, un délai pour détruire, enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage.

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

Si la régularisation n'est pas intervenue dans l'année qui suit l'expiration du délai, le tribunal peut, sur réquisition du Ministère public et dans les mêmes conditions, relever le montant de l'astreinte même au-delà du maximum prévu ci-dessus.

Le tribunal peut autoriser le reversement d'une partie de l'astreinte lorsque la situation aura été régularisée et que le redevable établira qu'il a été empêché d'observer, pour une circonstance indépendante de sa volonté, le délai qui lui avait été imparti.

En outre, si à l'expiration du délai fixé par le juge, la situation n'a pas été régularisée, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores peut faire exécuter les travaux aux frais et risques des personnes responsables.

Les astreintes sont recouvrées par les comptables du trésor public.

Article 260. Les infractions aux dispositions relatives à la protection de l'exploitation sont constatées par les inspecteurs de l'Agence en application des règles de procédures édictées dans le présent code.

Article 261. Les procès verbaux établis à cet effet sont transmis dans un délai de quinze (15) jours au Procureur de la République pour engager les poursuites.

Article 262. La violation des dispositions de l'article 257 du présent code est punie conformément à l'article 348 du présent code.

LIVRE 4.
DU PERSONNEL DE L'AVIATION CIVILE

TITRE 1.
DES DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE 1.
DES TITRES ET DE LA MEDECINE AERONAUTIQUE

Section 1.
Des brevets, licences et qualifications

Article 263. Au sens du présent article :

- les titres désignés sous le nom de « brevets » sanctionnent un ensemble de connaissances générales théoriques et pratiques. Ils sont délivrés après examen et sont définitivement acquis à leurs titulaires.
- les titres désignés sous le nom de « licence » sanctionnent l'aptitude et le droit, pour les titulaires de brevets, de remplir les fonctions correspondantes sous réserve des qualifications prévues à l'article 264 du présent code.

Les licences ne sont valables que pour une période limitée; elles sont renouvelables pour vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.

La liste des brevets et licences, les conditions de leur délivrance, le régime, les programmes et règlements des examens y afférents et les modalités d'exemption sont fixés par arrêté du Ministre en charge de l'ANACM.

Peuvent bénéficier de l'exemption, pour l'obtention des brevets, de certaines épreuves théoriques, les candidats détenteurs de certains titres comoriens ou délivrés par un Etat étranger sanctionnant des connaissances au moins égales à celles qui sont exigées pour lesdites épreuves.

Les épreuves écrites sont obligatoires et ne peuvent en aucun cas faire l'objet d'une exemption.

Article 264. Toute personne faisant partie du personnel aéronautique chargé de la conduite d'un aéronef doit être munie d'un brevet, d'une licence et des qualifications en cours de validité.

L'exercice des fonctions correspondant aux différentes licences est subordonné à la validité desdites licences et à la possession par le titulaire de qualifications professionnelles spéciales eu égard à l'aéronef, à l'équipement ou aux conditions de vols considérés.

La définition des qualifications professionnelles spéciales, les conditions de leur obtention et renouvellement, les programmes et règlements des examens correspondant sont fixés par voie réglementaire.

Article 265 Tout personnel navigant titulaire d'une licence doit être détenteur d'un carnet de vol dont le modèle est fixé par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile et sur lequel doivent être inscrits la nature et la durée des vols.

Le carnet de vol doit être présenté aux services de contrôle de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores au moment de la délivrance, du renouvellement ou de la validation de la licence ou au moment de la délivrance des qualifications.

Article 266. La délivrance des titres et qualifications aéronautiques et la fourniture des divers imprimés et services par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores donnent lieu au paiement de redevances dont les modalités d'établissement et de recouvrement et les taux sont fixés par voie réglementaire pris sur le rapport conjoint des Ministres en charges des Finances et de l'Aviation Civile.

Section 2.

De la Médecine de l'aviation civile

Article 267. Le personnel professionnel ou non professionnel de l'aéronautique civile dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence doit justifier son aptitude physique, psychique et mentale par un certificat médical délivré par un médecin d'un centre médical agréé par le Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Article 268. La validité d'une licence ne peut excéder la durée de validité du certificat médical correspondant.

Article 269. Les conditions d'agrément des médecins examinateurs et des centres d'expertise médicale du personnel professionnel et privé de l'aéronautique dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE 2.

DE LA DISCIPLINE DU PERSONNEL DE L'AVIATION CIVILE

Section 1.

Du conseil de discipline

Article 270. Un conseil de discipline du personnel de l'aéronautique civile est chargé de proposer au Ministre chargé de l'Aviation Civile l'application de sanctions administratives et disciplinaires prévues par le présent code à l'égard des membres du personnel de l'aéronautique civile reconnus coupables d'infractions au sens du présent code et des lois et règlements en vigueur.

Toutefois le pouvoir disciplinaire à leur égard relève exclusivement au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie"

Article 271.- Le conseil de discipline composé des Directeurs des différents services, est divisé en trois sections :

- ♦ la section des personnels navigants professionnels
- ♦ la section des personnels navigants non professionnels
- ♦ la section des autres personnels aéronautiques

Le conseil de discipline est présidé par le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie ou en cas d'empêchement par son représentant.

La composition, le fonctionnement et les missions du conseil de discipline sont fixés par décision du Directeur Général de l'Aviation Civile.

Article 272. Les sanctions administratives et disciplinaires relevant de la compétence du conseil de discipline sont :

- ♦ l'avertissement,
- ♦ les pénalités aéronautiques pour retard dans le renouvellement d'un titre, d'une licence ou pour faute professionnelle mineure,
- ♦ le retrait temporaire avec ou sans sursis d'un ou de plusieurs titres,
- ♦ le retrait définitif d'un ou plusieurs titres,
- ♦ la radiation du registre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

L'avertissement et le retrait temporaire avec sursis sont toujours prononcés avec une pénalité aéronautique.

Article 273. En cas de présomption grave de faute du Commandant de bord ou d'un membre de l'équipage et en attendant les conclusions du conseil de discipline, le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui, en aucun cas, ne peut excéder deux mois.

Le Commandant de bord, ou le membre de l'équipage s'il est membre du personnel navigant professionnel bénéficie durant sa suspension de son salaire minimum garanti.

Article 274 Le Commandant de bord ou le membre de l'équipage peut récuser un ou plusieurs membres du conseil de discipline dans les conditions prévues, pour récuser les juges, par le code de procédure civile.

Section 2.

De la procédure de saisie du conseil de discipline

Article 275. En cas de faute ou de présomption de faute un rapporteur est nommé par le Président du Conseil de discipline qui notifie à la personne les faits qui lui sont reprochés et les sanctions qu'elle peut en encourir et l'invite à présenter ses observations par écrit.

La personne dispose à cet effet d'un délai de quinze (15) jours pour présenter ses observations après réception de la notification.

Le rapporteur peut entendre toute personne et recueillir toutes informations utiles à l'instruction de l'affaire.

En cas d'accident ou d'incident grave d'aviation civile, l'enquêteur est tenu de lui remettre une copie du rapport qu'il verse au dossier.

Le rapporteur doit remettre à l'intéressé sa convocation quinze (15) jours au moins avant la réunion du conseil de discipline pour lui permettre de prendre connaissance de son dossier.

Article 276. Le conseil de discipline se réunit sur convocation de son Président. Il entend le rapporteur, la personne poursuivie et toute personne dont l'audition est jugée utile.

La personne poursuivie peut se faire assister :

- ♦ si elle est membre du personnel navigant professionnel ou non professionnel par un avocat inscrit au barreau ou par un autre membre de sa catégorie ;
- ♦ si elle est membre des autres catégories de personnels de l'aéronautique par toute personne de son choix.

En cas de défaut de comparution sans justes motifs ou de refus de comparaître ou de se faire représenter, le conseil peut passer outre et délibérer valablement.

Les débats des audiences ne sont pas publics.

Article 277. Le conseil de discipline délibère hors la présence de la personne poursuivie par vote au scrutin secret et à la majorité simple des voix. En cas de partage des voix, celle du Président compte double.

Le vote ne peut avoir lieu que si la moitié des membres du conseil titulaires ou suppléants est présente.

Le rapporteur assiste aux délibérations mais ne prend pas part au vote.

Article 278. Les délibérations du conseil sont secrètes. Le Directeur Général peut exclure du conseil tout membre ou le rapporteur qui enfreindrait cette règle.

Article 279. Le Ministre chargé de l'Aviation Civile dispose d'un délai de cinq (05) jours pour notifier au mis en cause, par voie administrative, la décision prononcée en cause, par voie administrative, la décision prononcée.

Si la sanction consiste en un retrait définitif de la licence, la notification doit préciser :

- ♦ que le mis en cause doit faire parvenir ses licences, par retour du courrier, à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile dans les deux jours qui suivent la notification, passé ce délai, il peut être radié ;
- ♦ qu'il lui est interdit de faire usage des licences et qualifications qui lui sont retirées, dès réception de la notification ;
- ♦ que la durée du retrait court à compter de la remise des licences et qualifications à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores.

Article 280. Le personnel de l'aviation civile détenteur de licences étrangères est soumis aux mêmes règles de disciplines que le personnel de l'aviation civile détenteur d'une licence comorienne

Toutefois, pour le personnel d'une compagnie étrangère mis en cause, le représentant local de ladite compagnie est tenu de fournir au rapporteur les explications et documents nécessaires à la constitution du dossier.

Lorsqu'un navigant professionnel ou non d'une compagnie étrangère fait l'objet d'une sanction, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores notifie cette sanction aux autorités de l'aviation de l'Etat dont il est ressortissant.

La sanction disciplinaire applicable aux navigants professionnels ou non détenteurs d'une licence étrangère est l'interdiction temporaire ou définitive de survol du territoire de l'Union des Comores ou d'exercice en Union des Comores.

TITRE 2. DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

Article 281. La qualification de navigant professionnel de l'aviation civile est attribuée à une personne exerçant de façon habituelle à titre principal, soit pour son compte, soit pour le compte d'autrui contre rémunération.

- ♦ le commandement et la conduite des aéronefs ;
- ♦ les services à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la navigation de l'aéronef ;
- ♦ le service à bord des autres matériels montés sur aéronef et notamment les appareils photographiques et météorologiques, les appareils destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manœuvre des parachutes ;
- ♦ les services de bord tel que l'activité du personnel navigant de cabine du transport aérien.

Article 282. Les ressortissants des Etats non membres de l'Union peuvent être autorisés à exercer temporairement les activités réservées au personnel navigant professionnel de l'aviation civile par l'article précédent.

L'autorisation visée à l'alinéa précédent fait l'objet d'une décision prise, dans chaque cas particulier, par le Ministre chargé de l'aviation civile, en application des lois et règlements relatifs au contrôle du séjour et d'emploi desdits ressortissants.

CHAPITRE 1.
CLASSIFICATION DU PERSONNEL
NAVIGANT PROFESSIONNEL

Section 1.
Des différentes catégories
de personnel navigant professionnel

Article 283. Le personnel navigant professionnel de l'aviation civile appartient à l'une ou plusieurs des trois catégories suivantes :

- ♦ essais et réception,
- ♦ transport aérien,
- ♦ travail aérien.

Article 284. Au sens du présent article sont considérés :

1. essais et réception, toutes épreuves exécutées en vol, à terre ou à l'eau, sous la direction et le contrôle des industriels ou des représentants de l'Etat ayant pour objet la recherche des caractéristiques, la mise au point des aéronefs ainsi que les épreuves de vérification en vol ;
2. transport aérien, toute opération aérienne effectuée contre rémunération ou contre salaire en vue ou pendant l'accomplissement du transport de passagers, de poste et de marchandises ;
3. travail aérien, toute opération aérienne rémunérée qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport et les essais et réceptions. Le travail aérien comprend entre autres l'instruction aérienne, les vols de démonstration et de propagande, le calibrage, le paramétrage, la photographie, le parachutage, la publicité et les opérations agricoles.

Section 2.
Du registre d'inscription

Article 285. La classification du personnel navigant professionnel est établie par voie réglementaire.

Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile s'il n'est inscrit sur un registre aéronautique.

Toutefois, le personnel de cabine recruté pour une durée inférieure à six mois ne peut être inscrit sur le registre.

Article 286. Pour être inscrit sur un des registres, tout candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

1. être ressortissant de l'Union des Comores ;
2. être titulaire des brevets et suivant le cas des licences en cours de validité correspondant au registre considéré ;
3. n'avoir encouru aucune peine d'emprisonnement pour crime ou délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

Article 287. Sont fixées par voie réglementaire sur rapport du Ministre chargé de l'Aviation Civile :

- a) les règles applicables à l'établissement et à la tenue des registres ;
- b) les conditions relatives au refus d'inscription, à la modification des mentions portées sur une inscription et à la réinscription ;
- c) les règles relatives à la justification d'une inscription sur les registres, à la suspension et à la radiation d'une inscription.

Article 288. A titre exceptionnel, l'inscription sur le registre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile d'une personnel non ressortissante de l'Union des Comores et non titulaire de brevet, licence ou autres titres délivrés par l'Etat, peut, dans chaque cas particulier, être autorisée par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

CHAPITRE 2. DE L'EQUIPAGE ET DU COMMANDANT DE BORD

Article 289. L'équipage est constitué de l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. L'équipage est placé sous les ordres d'un commandant de bord.

Section 1. De l'équipage

Article 290. 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 en conformité aux règlements en vigueur ; la liste nominative de l'équipage est dressée avant chaque vol conformément aux lois et règlements en vigueur.

Section 2.
Du Commandant de bord

Article 291. 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, jusqu'au lieu d'atterrissage, par la personne suivante l'ordre fixé sur la liste.

Article 292. Le Commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission. Dans les limites fixées par les règlements et les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition des tâches et du chargement de l'aéronef.

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

Article 293. Le Commandant de bord a autorité sur toutes personnes embarquées à bord. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou tout ou partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef.

En vol, le Commandant peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement ou des marchandises ou combustibles, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur.

Il assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission.

Article 294. Le Commandant de bord est consignataire de l'appareil et responsable du chargement.

En cas de difficulté dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit, sans mandat spécial :

1. d'engager des dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;
2. de faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ;
3. de prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;

4. d'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et de le congédier ;
5. d'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées aux paragraphes précédents.

Le litige entre le Commandant de bord et l'exploitant pour l'une des actions ci-dessus énumérées est porté devant le tribunal compétent en matière commerciale.

CHAPITRE 3. DES CONDITIONS DE TRAVAIL

Article 295. Les dispositions du code du travail sont applicables sous réserves des dispositions suivantes et celles fixées par voie réglementaire

Section 1. Du contrat de travail

Article 296. L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail par écrit précisant :

1. le salaire minimum mensuel garanti ;
2. l'indemnité de licenciement à allouer, sauf cas de faute grave, au personnel licencié sans droit à pension à jouissance immédiate ;
3. les conditions de résiliation du contrat en cas de maladie, d'invalidité ou de disparition ;
4. le lieu de destination finale et le moment à partir duquel la mission est réputée accomplir si le contrat est conclu pour une mission déterminée ;
5. le délai de préavis en cas de résiliation du contrat par l'une des parties et durant lequel le travail aérien mensuel demandé doit rester égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux membres du personnel navigant professionnel de l'entreprise considérée.

L'employeur peut, cependant, ne pas utiliser le navigant pendant le préavis, dans cette hypothèse, il doit lui verser, immédiatement et en une seule fois, une indemnité calculée pour la durée du préavis sur la base du salaire global mensuel moyen de la dernière année d'activité normale.

Article 297. 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.

De même, le contrat de travail à durée indéterminée résilié au cours d'une mission prend fin à l'expiration du délai de préavis qui commence à courir à compter du jour de l'achèvement de la mission.

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

Article 298. La durée du travail du personnel navigant professionnel est fixée par voie réglementaire sur rapport conjoint des Ministres en charges du Travail et de l'Aviation Civile conformément aux textes en vigueur.

Article 299. L'interruption de la mission par le Commandant de bord pour un motif de sécurité ne constitue pas un cas de rupture du contrat de travail.

Les frais résultant de cette interruption sont supportés par l'exploitant indépendamment des frais cités à l'article 288 du présent code.

Article 300. En cas d'internement, de détention, de captivité d'un membre de l'équipage à l'occasion du service, à l'exception d'un délit ou d'un crime 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 clauses contraires, l'exploitant verse mensuellement aux ayant droits ou, à défaut, à la personne désignée par le navigant, les trois cinquièmes du salaire global mensuel moyen des douze derniers mois d'activité.

Article 301. Aucun membre du personnel navigant professionnel n'est tenu de remplir des fonctions autres que celles spécifiées dans son contrat de travail, sauf en vol, sur l'ordre du Commandant de bord.

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

Article 302. Outre les biens qui en application des dispositions du code de procédure civile et aux textes législatifs et réglementaires, ne peuvent faire l'objet d'une saisie ou d'une mise en gage pour une quelconque cause : l'équipement, les instruments et autres objets appartenant au personnel navigant professionnel et affectés à l'exercice de leur profession.

De même sont incessibles et insaisissables, les sommes dues au personnel navigant professionnel au titre de frais médicaux ou pharmaceutiques, frais de logement ou de subsistance et de frais de rapatriement au lieu d'engagement.

Section 2.

Des maladies professionnelles

Article 303. En cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies non imputables au service d'un membre du personnel navigant professionnel en cours d'exécution du contrat de travail, l'exploitant est tenu de lui assurer jusqu'à la reprise de ses activités ou jusqu'à la décision du médecin, ou, le cas échéant, jusqu'à la date d'entrée en jouissance de la retraite :

- ♦ son salaire mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité et pendant les trois mois suivants ;
- ♦ la moitié de ce salaire pendant les trois mois qui suivent la première période.

**CHAPITRE 4.
DES DISPOSITIONS PENALES**

Article 304. Sera punis d'une amende de 1.500.000 à 9.000.000 KMF et d'un emprisonnement de deux mois à un ans ou de l'une des deux peines, toute personne qui aura exercé un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel professionnel de l'aéronautique civile en violation aux dispositions du présent titre.

Article 305. Sera puni des mêmes peines prévues à l'article 304 ci-dessus, le responsable de toute entreprise qui aura confié un de ces emplois à une personne ne remplissant pas les conditions exigées par le présent titre.

**TITRE 3.
DU PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL
ET DES AUTRES PERSONNELS DE L'AVIATION CIVILE**

**CHAPITRE 1.
DU PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL**

Article 306. La qualité de navigant non professionnel est attribuée aux personnes s'adonnant à titre occasionnel aux activités liées à la navigation aérienne quelles qu'en soient les raisons.

Article 307. Le personnel navigant non professionnel exerce toutes les activités réservées au navigant professionnel sur tout aéronef transportant ou non des passagers et qui n'est pas exploité contre rémunération.

Article 308. Le personnel navigant non professionnel doit être muni de titre de navigation requis.

Les conditions de délivrances desdits titres sont fixées par voie réglementaire.

**CHAPITRE 2.
AUTRES PERSONNELS DE L'AVIATION CIVILE**

Article 309. Les autres personnels non navigants de l'aviation civile sont constitués de l'ensemble des personnes spécialisées en matière aéronautique et titulaires de diplômes d'universités ou d'écoles reconnues par l'Etat.

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

Article 310. Il peut être créé un corps du personnel non navigant dont les modalités de classification, d'organisation et de fonctionnement sont fixées par voie réglementaire.

Article 311. Conformément aux dispositions internationales, l'exercice des emplois ci-après est subordonné à la détention d'une licence délivrée par l'Agence Nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie et des qualifications.

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

Le personnel non navigant est soumis au contrôle de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores.

Pour les besoins de continuité du service public dans les aéroports, en cas de grève, de supplément d'activités, l'Etat peut, par le biais de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie, réquisitionner le personnel ci-dessus cité pour assurer le service minimum.

Le refus de l'agent réquisitionné est passible de sanction conformément aux lois et règlements en vigueur.

TITRE 4. DE LA FORMATION ET DE DIFFUSION DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE

CHAPITRE 1. DE LA FORMATION AERONAUTIQUE

Article 312. La formation des personnels doit se faire dans des centres ou écoles agréés ou approuvés par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores.

L'Etat doit encourager et susciter des vocations pour les métiers de l'aviation civile chez les jeunes en mettant en œuvre une politique d'aides et de subventions.

Les aides et subventions doivent être accordées aux jeunes et aux aéro-clubs dans les conditions fixées par les lois et règlements en vigueur.

Article 313. Les aéro-clubs doivent dispenser leur formation conformément aux lois et règlements en vigueur.

Article 314. Le fonctionnement des aéro-clubs est soumis à l'approbation de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Article 315. Le Ministre chargé de l'Aviation Civile est responsable des questions relatives à :

- ♦ la propagande et l'instruction aéronautique de la jeunesse ;
- ♦ la formation, l'entraînement et le perfectionnement au pilotage du personnel navigant non professionnel ;
- ♦ l'aviation générale et le vol sans moteur.

Il assure, en outre, la tutelle des organismes privés dont l'activité se rapporte à l'aviation légère et sportive.

CHAPITRE 2. **DE LA DIFFUSION DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE**

Article 316. Toute entreprise de transport aérien, tout individu, tout organisme dont l'activité se rapporte à l'aviation civile est tenue de partager toutes informations relatives à la sécurité et à la sûreté avec les autorités et les autres professionnels et usagers du secteur.

Les entreprises de transport aérien, les gestionnaires d'aérodromes, les individus et organismes dont les activités se rapportent à l'aviation civile doivent obligatoirement tenir informée l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores de tout fait ou événement ayant ou susceptible d'avoir une incidence sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.

Les entreprises de transport aérien, les sociétés d'assistance ou de contrôle documentaire et les gestionnaires d'aérodromes doivent régulièrement remettre à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie des données statistiques à jour.

Lesdites informations peuvent, en cas de besoin, être diffusées par NOTAM.

Les NOTAM doivent être élaborés dans les formes et selon les modèles prévus par les lois et règlements en vigueur.

Article 317. L'Agence est tenue de porter au public et aux usagers les informations pertinentes sur les audits de supervision de sécurité.

LIVRE 5. DES MODES D'EXPLOITATION DES AERONEFS

Article 318. Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef d'un point à un autre, des passagers, des marchandises, de la poste.

Les conditions d'exécution du transport aérien commercial ou non commercial sont fixées par voie réglementaire.

Article 319. Est considéré comme travail aérien, toute activité de l'aviation commerciale à l'exclusion des services aériens de transport public et privé, effectué à l'aide d'un aéronef et orienté dans les domaines comme l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie.

Tout travail aérien est soumis à une autorisation préalable de l'ANACM dans les conditions fixées par arrêté ministériel.

Article 320. Sont considérés comme vols privés, les vols qui n'assurent ni des services aériens de transport ni des travaux aériens.

Les conditions d'exécution des vols aériens sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

TITRE 1. DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN

CHAPITRE 1. DES TRANSPORTEURS COMORIENS

Article 321. L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'un agrément de transporteur aérien et d'un permis d'exploitation aérienne délivrés par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores.

L'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien au départ ou à destination ou à l'intérieur de l'Union des Comores est soumise à l'autorisation préalable de l'Agence Nationale de l'aviation civile de l'Union des Comores.

Article 322. Nul ne peut exercer une activité de transport aérien, à titre professionnel et contre rémunération, s'il n'y a été autorisé par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de Météorologie de l'Union des Comores dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article 323. L'autorisation visée à l'article 322 précédent s'applique aux licences d'exploitation dont les conditions de délivrance, de validité, de maintien et de retrait doivent être conformes à la réglementation comorienne relative à la licence de transport aérien.

Article 324. Les entreprises autorisées en application de l'article 323 ci-dessus doivent notamment soumettre à l'approbation préalable de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores et suivant les délais fixés par voie réglementaire :

1. leurs programmes d'achat et de location de matériel volant ;
2. leur programme d'exploitation indiquant les types de matériels utilisés sur chacun des services prévus dans les programmes.

Article 325. Les tarifs des entreprises de transport aérien sont déterminés conformément à la réglementation de l'Union des Comores.

Article 326. La coordination entre les transports aériens, terrestres et maritime est assurée par les ministres concernés et les comités consultatifs créés à cet effet.

Article 327. Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique, administratif et financier de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores pour assurer la sécurité et la sûreté aérienne.

Article 328. Le contrôle de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores sur les entreprises de transport aérien est exercé, relativement aux dispositions fixées par les conventions internationales, les lois et règlements en vigueur sur le personnel navigant et non navigant, le matériel volant et ses accessoires, l'exploitation technique, commerciale, administrative et financière et sur tout autre volet pouvant avoir un rapport avec la sécurité et la sûreté aériennes.

Le contrôle technique de l'exploitation porte notamment sur :

- ♦ l'application des règles de la circulation aérienne ;
- ♦ les conditions des vols ;
- ♦ les équipements et instruments de bord ;
- ♦ les équipements de secours et de sauvetage ;
- ♦ les documents et livres de bord ;
- ♦ les manuels d'exploitation ;
- ♦ la composition et les conditions d'emploi des équipages de conduite ;
- ♦ le transport des marchandises dangereuses ;
- ♦ les spécifications opérationnelles d'exploitation accordées au transporteur aérien.

Le contrôle administratif, comptable et financier s'exerce notamment sur :

- ♦ l'organigramme et le personnel de l'entreprise ;

- ♦ le bilan de l'exercice ;
- ♦ le compte d'exploitation ;
- ♦ le compte de résultat ;
- ♦ les états annexés ;
- ♦ tous autres documents ayant un caractère comptable ou financier ;
- ♦ les données statistiques de trafic.

Article 329. Les entreprises de transport aérien autorisées doivent, sur la demande des agents chargés du contrôle, leur communiquer tous les documents nécessaires à l'exercice de leurs missions.

Les agents chargés du contrôle technique ont accès à bord des aéronefs, à tout lieu et à toute information dans l'exercice de leur fonction sur présentation d'un ordre de mission ou d'une carte professionnelle de service.

Article 330. L'entreprise de transport aérien est tenue d'observer les obligations prévues par la réglementation comorienne.

CHAPITRE 2. DES TRANSPORTEURS ETRANGERS

Article 331. Au sens du présent article, est considéré comme transporteur étranger, tout transporteur non ressortissant de l'Union des Comores

Article 332. Sous réserve des dispositions autres, les entreprises étrangères de transport aérien sont régies par les dispositions qui suivent.

Article 333 La création et l'exploitation par une compagnie étrangère de ligne internationale en provenance ou à destination de l'Union des Comores sont subordonnées à l'autorisation préalable de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores.

Article 334. Les dispositions des articles 324, 327 à 332 du présent code sont applicables aux transporteurs étrangers.

Article 335.

Les programmes, horaires et données techniques de l'exploitation d'une entreprise étrangère de transport aérien assurant des services en provenance ou à destination de l'Union des Comores sont soumis à l'approbation de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores dans les conditions fixées par décision du Directeur Général de l'Aviation Civile.

Article 336. Le transport commercial des personnes et des marchandises entre deux points situés en Union des Comores est réservé aux transporteurs comoriens sauf dérogation spéciale et temporaire.

CHAPITRE 3.
DES DISPOSITIONS PENALES

Article 337. Au cas où une entreprise de transport aérien contreviendrait aux dispositions des chapitre 1 et 2 du présent livre, l'Agence Nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie de l'Union des Comores peut prononcer pour tout ou partie des activités exercées, la suspension ou le retrait des agréments et autorisations accordés ou lui appliquer une pénalité aéronautique dont le montant est fixé par décision du Directeur Général de l'Aviation Civile.

Article 338. Toute entreprise de transport aérien qui, sans autorisation ou en violation aux dispositions des autorisations lui ayant été accordées, exerce en Union des Comores une activité de transport aérien est passible d'une pénalité aéronautique conformément à l'article 337 ci-dessus.

La pénalité aéronautique est versée au service compétent de l'Agence.

La pénalité aéronautique peut être proportionnelle au tonnage de l'appareil et établie sur la base de 125.000 F par tonne et par voyage.

Le tonnage pris en compte est le poids maximum au décollage correspondant au certificat de navigabilité de l'aéronef.

Toute fraction de tonnage est comptée pour une tonne. En cas de refus de payer une pénalité aéronautique ou en cas de récidive, l'aéronef peut être mis sous séquestre sur la demande de l'Agence.

CHAPITRE 4.
INFRACTIONS EN MATIERE DE TRANSPORT AERIEN

Article 339 : But de ce Chapitre

Tout acte illicite dirigé contre le Transport aérien est qualifié de terroriste et sera puni comme tel.

Le terrorisme étant un phénomène mondial, l'Union des Comores met tout en œuvre pour apporter sa contribution à la coopération engagée au niveau international dans la lutte contre ce fléau.

Article 340 : Violation de l'espace aérien

Tout commandant de bord d'aéronef qui sera entré ou sorti du Territoire de l'Union des Comores par voie aérienne, sans l'autorisation requise, qui aura dévié à l'itinéraire fixé dans l'autorisation ou, sans motif valable, aura dérogé aux prescriptions visant les lieux d'atterrissage, l'altitude de vol ou d'autres règles ayant égard aux vols dans l'espace aérien de l'Union des Comores, sera puni d'une amende de 250 000 à 4 900 000 KMF ou d'un maximum de 5 ans d'emprisonnement.

Article 341 : Détournement ou prise en capture d'un aéronef

1. Quiconque aura détourné ou pris en capture un aéronef, et si cette action :
 - a) est commise par deux ou plusieurs personnes ;
 - b) s'est accompagnée de violences ou de menaces de violences ;

La peine sera les travaux forcés à perpétuité

2. Si en plus des infractions (a) et (b) ci-dessus, cette action :

- a) a entraîné la destruction de l'aéronef ou d'autres conséquences graves ;
- b) a porté une atteinte grave à l'intégrité corporelle ou à la santé;
- c) et a entraîné la mort d'une ou plusieurs personnes ;

La peine sera la mort.

Article 342 : Destruction et détérioration d'un aéronef ou de moyens de Télécommunication et de navigation aérienne.

La détérioration ou la destruction volontaire par quelque moyen que ce soit, d'un aéronef ou des moyens de télécommunication ou de navigation aérienne, si ces faits ont entraîné les conséquences mentionnées aux aliéna (a) (b) et (c) de l'article 341 du présent Code, et si ces faits ont compromis la sécurité d'un aéronef en vol, sera puni de mort.

Article 343 : Infractions aux règles de sécurité et d'exploitation en matière de transport par voie aérienne

1. Tout pilote d'une société de transport aérien qui aura manqué aux règles relatives à la sécurité de la circulation et à l'exploitation des moyens de transport et qui aura causé par là, par imprudence, une atteinte grave ou d'une gravité moyenne à l'intégrité corporelle ou à la santé d'une personne ou des dommages matériels importants, sera puni d'une amende de 4 900 000 KMF à 7 000 000 KMF ou d'un emprisonnement de 3 à 7 ans, dans les deux cas avec ou sans privation du droit de piloter pour un délai maximum de 2 ans.
2. La peine sera de 5 à 15 ans d'emprisonnement avec ou sans privation du droit de piloter un aéronef pour un délai maximum de 5 ans, lorsque les infractions précitées ont entraîné la mort d'une personne par imprudence ou d'autres conséquences graves.

Article 344 : Infractions aux règles de sécurité de la circulation ou d'exploitation des moyens de transport

1. Le pilote d'un aéronef qui aura manqué aux règles de sécurité de la circulation ou d'exploitation des aéronefs, s'il a occasionné par ces agissements, par imprudence, des lésions corporelles de gravité moyenne ou des préjudices matériels importants, sera puni d'une amende maximale de 2 500 000 KMF ou d'une suspension de 4 à 6 mois ou d'un emprisonnement de 3 ans au maximum, dans tous les cas avec ou sans privation du droit de piloter pour un délai maximum de 2 ans.

2. Lorsque ces infractions sont commises en état d'ivresse, la peine est d'une amende de 2 000 000 à 4 000 000 KMF ou d'un maximum de 4 ans d'emprisonnement, dans les deux cas avec privation du droit de piloter pour un délai maximum de 3 ans.
3. S'il résulte des infractions prévues à l'alinéa 1 ci-dessus :
 - a) une atteinte grave à l'intégrité corporelle ou à la santé d'une personne;
 - b) la mort d'une personne,

La peine est de 3 à 7 ans d'emprisonnement avec privation du droit de piloter pour un délai maximum de 4 ans.

4. Lorsque les faits prévus à l'alinéa 3 ci-dessus sont commis en état d'ivresse, la peine est de 5 à 10 ans d'emprisonnement avec privation du droit de piloter pour un délai maximum de 5 ans.
5. Si les faits prévus à l'alinéa 1 ci-dessus ont entraîné la mort d'au moins deux personnes, la peine est de 6 à 12 ans d'emprisonnement avec privation du droit de piloter pour un délai maximum de 5 ans.
6. Si les actions prévues à l'alinéa 5 ci-dessus ont été commises en état d'ébriété, la peine sera de 5 à 15 ans d'emprisonnement avec privation du droit de piloter pour un délai maximum de 5 ans.

Article 345 : Mise en service de moyens de transport défectueux du point de vue Technique.

La mise en service de moyens de transport manifestement défectueux du point de vue technique et le manquement aux règles d'exploitation de ceux-ci, commis par un responsable technique ou un responsable de l'exploitation des aéronefs, de même que l'inobservation par une personne exerçant une fonction à responsabilités des horaires de travail des pilotes ou des mécaniciens, si ces faits ont entraîné les conséquences dont fait mention l'article 343 du présent Code, sont punis d'une amende de 1.500.000 à 5.000.000 KMF ou d'un maximum de 5 ans d'emprisonnement, dans les deux cas avec privation du droit de remplir la fonction de responsable technique ou de responsable de l'exploitation des aéronefs pour un délai de 2 à 5 ans.

Article 346 : Délit de fuite.

Quiconque sachant que lui-même, par suite du non-respect des règles de sécurité de la circulation ou d'exploitation des aéronefs, vient d'occasionner un accident ayant entraîné les conséquences prévues à l'article 343 alinéas 3 et 5, prend la fuite, sera puni d'une amende de 1.000.000 KMF à 4.000.000 KMF ou d'un maximum de 2 ans d'emprisonnement.

Article 347 : De la réparation défectueuse des pistes, voies de circulation, parkings avion et des aéronefs.

La réparation défectueuse des pistes, voies de circulation et parkings avion, du matériel volant, des moyens de télécommunications ou de navigation aérienne, de même que la mise en service de moyens de transport aérien défectueux du point de vue technique et le manquement aux règles d'exploitation de ceux-ci, commis par un responsable technique ou un

responsable de l'exploitation des aéronefs, lorsqu'il en résulte les conséquences prévues à l'article 361 est puni d'une amende de 1.500.000 KMF à 5.000.000 KMF ou de 3 à 7 ans d'emprisonnement, dans les deux cas avec ou sans privation du droit de remplir une fonction ou d'exercer une activité relative à l'aéronautique pour un délai maximum de 5 ans.

Article 348 : Des infractions aux règles en vigueur relatives à la circulation des personnes et des équipements sur l'aéroport.

L'inobservation des règles en vigueur en matière de transport visant au maintien de l'ordre et à la sécurité de la circulation aérienne, commise par un piéton, un autre participant au trafic ou une personne ayant laissé ses animaux en divagation, notamment la traversée d'une piste ou d'une voie de circulation, s'il en a résulté les conséquences indiquées à l'article 360, est punie d'une amende de 1.000.000 à 5.000.000 KMF ou d'un emprisonnement de 2 à 6 ans.

Article 349 : Le blocage intentionnel des pistes, des voies de circulation et des Terminaux.

Le blocage intentionnel des pistes et des voies de circulation ou des aérogares d'un aéroport par l'installation de barrages ou par d'autres moyens ayant entravé ou de nature à entraver le bon fonctionnement du transport aérien lorsqu'il a occasionné :

- a) un accident ;
- b) d'autres conséquences graves ;

Est puni de 5 à 10 ans d'emprisonnement.

Article 350 : De l'arrêt abusif d'un aéronef

Quiconque aura empêché un atterrissage ou un décollage d'un aéronef, par l'usage abusif d'un dispositif de sécurité, de télécommunication ou de navigation aérienne ou d'une autre manière, s'il en a résulté :

- a) des accidents ;
- b) la détérioration du matériel volant ;
- c) d'autres conséquences graves ;

Sera puni d'une amende de 5.000.000 KMF à 10.000.000 KMF ou d'un emprisonnement de 2 à 7 ans.

Article 351 : La conduite d'un aéronef avec des marques d'immatriculation fausses

Toute personne qui pilote sciemment un aéronef muni de fausses marques d'immatriculation, sera punie d'une amende de 5.000.000 KMF au plus ou d'un maximum de 2 ans d'emprisonnement.

Article 352 : Contrainte de l'agent de l'aéronautique civil au manquement à ses attributions professionnelles.

1. Quiconque aura contraint un agent de l'aéronautique civil au manquement à ses devoirs de services, par menace de mort, de violences ou de destruction des biens de la victime ou de ses proches, s'il a existé le péril de la réalisation de ces menaces, sera puni d'une amende maximale de 1.000.000 KMF ou d'un emprisonnement maximal d'un an.

2. La peine sera d'une amende de 1.000.000 à 5.000.000 KMF ou de 2 à 5 ans d'emprisonnement, lorsque l'infraction est commise :

- a) à reprises réitérées;
- b) par deux ou plusieurs personnes.

Article 353 : Actes de violence à bord des aéronefs

Quiconque aura accompli un acte de violence à l'encontre d'un membre d'équipage ou d'un autre passager, voire des atteintes à la sécurité ou à la sûreté des vols ou de la circulation aérienne, sera passible des mesures et peines ci-après :

1. Si l'aéronef est au sol, le commandant de bord peut suspendre le départ et débarquer le passager indiscipliné pour assurer la sécurité, la salubrité ou le bon ordre de l'aéronef. Dans ce cas le contrat de transport est rompu unilatéralement par le passager.
2. Pendant le vol, quiconque aura commis un acte de violence caractérisé par des coups avec ou sans trace ayant causé ou non une blessure ou des voies de fait sans contact corporel qui auront impressionné suffisamment la victime, ou aura fait usage de téléphone portable, de matériel de transmission quand les consignes de bord l'interdisent, sera puni d'une amende de 750 000 KMF et d'un emprisonnement de 4 mois

Article 354 : Détournement, aliénation, substitution ou recel des biens mis en gage, saisis ou confisqués.

L'aliénation, la substitution ou la tentative d'aliénation ou de substitution d'un aéronef ou des pièces de rechange grevés d'une hypothèque régulièrement inscrite, ou leur emploi à d'autres fins par une personne à qui ces biens ont été confiés ou qui avait le devoir, en vertu de la loi, d'en assurer l'intégrité, sont punis d'une amende de 7.000.000 à 12.000.000 KMF ou d'un emprisonnement de 3 à 7 ans.

**TITRE 2.
DES CONTRATS DE TRANSPORTS**

Article 355 Le transport aérien consiste à acheminer, par aéronef, d'un point d'origine à un autre de destination des passagers, des marchandises ou de la poste.

Dans le transport de marchandises, le contrat court à compter de la prise en charge des marchandises c'est-à-dire dès leur remise par l'expéditeur ou son mandataire au transporteur ou à son mandataire jusqu'à la livraison c'est-à-dire leur remise par le transporteur ou son mandataire au destinataire ou à son mandataire.

Dans le transport de personnes, le contrat court de l'enregistrement avec la remise du ticket d'embarquement jusqu'à la fin des formalités de débarquement.

En cas de non respect du contrat par le transporteur, les passagers devant emprunter le vol en cours sont à sa charge jusqu'à leur acheminement vers leurs aéroports de destination. Les transporteurs sont tenus d'informer leurs clients sur les conditions de transport.

CHAPITRE 1.
DU CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article 356. Sous réserves des dispositions du présent code, le contrat de transport de marchandises est régi par les conventions pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international de Varsovie et de Montréal et de tous conventions et protocoles.

Article 357. Le transporteur doit adresser un manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées.

Toutefois, en ce qui concerne le trafic interne en Union des Comores, des dérogations peuvent être accordées par l'Agence.

Article 358. Le contrat de transport de marchandises est constaté par une lettre de transport aérien ou un récipicé émis par le transporteur.

Le récipicé doit comporter les mentions relatives à l'identification des parties, aux caractéristiques des marchandises, leur poids, leur quantité, leur qualité, les lieux d'embarquement et de débarquement.

Article 359. Le transporteur aérien est responsable de tout dommage résultant d'avaries, de perte totale ou partielle, ou de retard.

Sauf cas de force majeure, de vice propre à la marchandise ou de faute de la victime.

Article 360. Si les parties ont convenu d'un délai de livraison, le transporteur est responsable de tout retard.

Si au contraire, aucun délai n'a été fixé et si la livraison n'a pas été faite dans un délai raisonnable, la responsabilité du transporteur ne peut être engagée que si le retard a causé un préjudice à l'expéditeur ou au destinataire.

Article 361. Le jet de marchandises indispensable au salut de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur ou le destinataire à raison de la perte de la marchandise, sauf s'il est établi que la faute du transporteur est à l'origine de la situation dans laquelle se trouve l'aéronef.

Article 362 L'action en responsabilité est portée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège social de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par les soins duquel le contrat a été conclu.

Article 363. Toute action en responsabilité relative au contrat de transport de marchandises est prescrite si elle n'a pas été intentée dans un délai de deux ans à compter du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination.

Article 364. La limite de la responsabilité du transporteur aérien dans un contrat de transport de marchandises est fixée par voie réglementaire conformément aux conventions internationales.

Toutefois, le transporteur est déchu du bénéfice de limitation de responsabilité en cas de fraude ou de faute inexcusable.

Article 365. La fraude consiste pour le transporteur à dissimuler ou tenter de dissimuler les avaries, manquants ou retard ou à empêcher ou tenter d'empêcher le réceptionnaire de formuler ses protestations dans les délais requis.

La victime, empêchée par un cas de force majeure, à formuler ses protestations peut toujours agir en responsabilité.

Article 366. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et à son acceptation téméraire sans raison valable.

Article 367. En cas de transports successifs, 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.

Article 368. L'expéditeur et le destinataire sont responsables chacun en ce qui le concerne de leurs fautes personnelles.

CHAPITRE 2. DU CONTRAT DE TRANSPORT DE PERSONNES

Article 369. Les dispositions de l'article 357 du présent code sont applicables au transport de personnes.

Article 370. Le contrat de transport de passagers doit être constaté par la délivrance d'un titre de transport.

Le transporteur est tenu de remettre aux autorités compétentes un formulaire de trafic ou, à défaut, un manifeste de passagers.

Toutefois, cette disposition ne s'applique pas aux déplacements qui comportent le retour sans escale à l'aérodrome de départ.

Article 371. Le transporteur aérien de personnes est soumis au régime de responsabilité prévu par les articles 357 à 365 du présent code.

Article 372. En cas de transports successifs, chaque transporteur répond de l'exécution de ses obligations pour son propre parcours.

Article 373. La personne transportée répond à ses propres fautes.

CHAPITRE 3.
DES RELATIONS ENTRE TRANSPORTEURS

Article 374. Le transporteur contractuel désigne le transporteur qui a conclu le contrat avec le passager ou l'expéditeur.

Le transporteur de fait est celui qui, sans avoir signé le contrat de transport avec l'expéditeur ou le passager, a effectivement effectué tout ou partie du transport en vertu d'une autorisation ou d'un accord conclu avec le transport contractuel.

Article 375. A l'égard des ayants droits à la marchandise et des passagers, 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.

Les dispositions des chapitres 1 et 2 du présent titre sont alors applicables selon le cas.

Article 376. Dans leurs relations réciproques, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont régis par les clauses de leur contrat.

TITRE 3.
DES DISPOSITIONS COMMUNES

Section 1.
Des obligations légales

Article 377. Le fréteur ou le propriétaire de l'aéronef affrété ou loué à un tiers reste tenu des obligations légales et est solidairement responsable avec l'affréteur ou le locataire de leur violation.

Toutefois, si le contrat d'affrètement ou de location est inscrit au registre d'immatriculation et si l'affréteur et le locataire remplissent les conditions requises pour la propriété d'un aéronef comorien, ils sont dès lors seuls tenus en qualité d'exploitant des obligations légales et responsables de leur violation.

Article 378. L'affrètement et la location d'aéronef sont soumis aux obligations légales édictées par la réglementation aérienne comorienne.

Article 379. Si l'affréteur et le locataire effectuent des opérations de transport avec l'aéronef affrété ou loué, ils sont dès lors soumis aux règles régissant le contrat de transport aérien, dans leur rapport avec les passagers ou les expéditeurs de marchandises.

Toutefois, la relation entre affréteur ou locataire avec le fréteur ou le bailleur est régie par les clauses de leur contrat.

Article 380. Lorsque l'affréteur ou le locataire n'a pas la même nationalité que le fréteur ou le bailleur, le transfert de certaines fonctions ou obligations est soumis aux dispositions de l'article 83 bis de la Convention de Chicago du 07 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale.

Article 381. Les dispositions des articles 325 et 326 du présent code sont applicables en matière d'affrètement et de location d'aéronef.

CHAPITRE 1 :
DES DISPOSITIONS PARTICULIERES

Section 1
De l'affrètement d'aéronefs

Article 382. L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle une personne appelée fréteur met à la disposition d'une autre personne appelée affréteur un aéronef avec équipage moyennant rémunération.

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

Article 383. La location d'aéronef est l'opération par laquelle une personne appelée bailleur met à la disposition d'une autre personne appelée preneur ou locataire un aéronef sans équipage moyennant rémunération.

La location d'aéronef peut aussi se faire sous forme de crédit bail.

LIVRE 6.
DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

TITRE 1.
DES DISPOSITIONS GENERALES

Article 384. Tout projet de construction, d'extension ou de modernisation d'un aéroport d'un centre de maintenance ou de tout autre centre dont l'activité se rapporte à l'aviation civile doit faire au préalable l'objet d'une étude d'impact environnementale tenant compte des normes sur l'environnement de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 385. Les exploitants de l'aviation civile sont tenus de se conformer aux normes en vigueur en matière de protection de l'environnement.

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

Article 386. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores peut prendre toutes dispositions pour réglementer les nuisances liées à l'activité aérienne, le péril aviaire, la gestion du carburant, les huiles et eaux usées, le dépôt des ordures et l'occupation anarchique des sols au voisinage des aéroports.

TITRE 2.
DES COMITES DE PROTECTION
DE L'ENVIRONNEMENT

Article 387. Il peut être créé un comité de contrôle des nuisances sonores des aéroports dont la composition, les attributions et le fonctionnement sont fixés par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Le même comité est chargé du contrôle et de la surveillance de la protection de l'environnement en milieu aéronautique.

Article 388. Le non respect des dispositions du présent livre est passible de sanction conformément aux lois et règlements en vigueur.

LIVRE 7.
DISPOSITIONS FINALES

Article 389. Les modalités d'application des dispositions du présent code sont fixées par voie réglementaire.

Article 390. Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent code notamment la loi N° 94-041/AF du 25 décembre 1994 relative au Code de l'Aviation Civile de la République Fédérale Islamique des Comores.

Article 391. La présente Loi est appliquée comme loi de l'Union.

Délibérée et adoptée en Séance Plénière
du 16 janvier 2008

Le Président de l'Assemblée de l'Union,

Les Secrétaires,

Issoufa Madi MSA

Bacar HOUMADI

Said Dhoifir BOUNOU