

Loi

Générale

modern

# Loi n° 152/AN/11/6ème L portant Code de l'Aviation Civile.

n° 152/AN/11/6ème L

Ministère

ASSEMBLÉE NATIONALE

Date de publication

1 mars 2012

Numéro JO

n° 1 du 15/03/2012

Date du numéro

15 mars 2012

## INTRODUCTION

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUÉ LA LOI DONT LA TENUE SUIT :

## VISAS

**VU** La Constitution du 15 septembre 1992

**VU** La Loi n°108/AN/10/6ème L portant réorganisation du Ministère de l'Équipement et des Transports et fixant leurs attributions

**VU** La Loi n°2/AN/98/4ème L portant sur la définition et la gestion des Établissements Publics

**VU** Le Décret n°2011-0066/PRE du 11 mai 2011 portant nomination du Premier Ministre

**VU** Le Décret n°2011-0067/PRE du 12 mai 2011 portant nomination des membres du Gouvernement

**VU** Le Décret n°2011-0076/PRE du 17 mai 2011 fixant les attributions des Ministères

**VU** La Circulaire n°23/PAN du 16 février 2012 convoquant l'Assemblée nationale en Session extraordinaire

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 06 Octobre 2009.

## TEXTE INTÉGRAL

**DISPOSITIONS GÉNÉRALES** **PREAMBULE** **SOUVERAINETÉ DE L'ESPACE AÉRIEN** La République de Djibouti possède une souveraineté pleine et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de sa partie terrestre et maritime et exerce sur celui-ci, sa juridiction conformément à sa législation ainsi qu'aux conventions et accords internationaux dûment ratifiés. **OBJECTIFS** Le Code de l'Aviation Civile est promulgué afin : a) de promouvoir : (i) une utilisation sûre et ordonnée de l'aviation civile ; (ii) le transport aérien afin qu'il réponde aux besoins des usagers ; (iii) le commerce et les échanges tant intérieurs qu'avec les autres nations ; b) d'assurer l'exploitation et le développement des services de la navigation aérienne et des services aéroportuaires ; c) de définir les règles d'utilisation de l'espace aérien national, dans le cadre des conventions internationales ratifiées, régissant l'aviation civile internationale ; d) de faciliter la réalisation des objectifs économiques et sociaux de la République de Djibouti ; e) de sauvegarder la souveraineté, la sécurité et les autres intérêts de la République de Djibouti. **DOMAINE D'APPLICATION** Les dispositions du présent Code fixent les règles applicables à l'aviation civile en République de Djibouti en ce qui concerne les aéronefs, les aérodromes, le personnel et l'exercice des activités dans ce domaine. Est réputé aéronef tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air à la surface de la terre. Est considérée comme aérodrome, une surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs

à la surface. Les dispositions du présent Code s'appliquent à tous les aéronefs civils. À moins de dispositions contraires, les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'État et exclusivement affectés à un service public ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant. INTERPRÉTATION Aux fins du présent Code, présent Code signifie :a) le présent Code de l'Aviation Civile, et b) tout décret, arrêté et autre texte pris pour son application. PRINCIPES GENERAUX

Chapitre I-1 ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE Section 1 Autorité de l'Aviation Civile Article L I.1.1 Dispositions générales .....supprimé Article L I.1.2 MissionL'autorité de l'aviation civile créée conformément à la Loi n°108/AN/10/6èmeL du 10 janvier 2011 est chargée de la mise œuvre de la politique aéronautique nationale, notamment de la réglementation et du contrôle de l'aviation civile, en matière de sécurité, de sûreté et d'économie. Son objectif est de veiller à une utilisation sûre et ordonnée de l'aviation civile en République de Djibouti et au-delà. À cet effet, il est chargé :a) d'élaborer les programmes, de définir les besoins, d'exécuter toute politique ou stratégie de l'État et de veiller au suivi des engagements de l'État, pour l'ensemble des domaines de l'aviation civile ;b) d'établir la réglementation, en suivre l'exécution et l'évolution en élaborant les amendements appropriés ; comme responsable du contrôle et de la coordination de l'application de la réglementation nationale et des conventions internationales ratifiées par la République de Djibouti quant à la sécurité aérienne et de l'efficacité du transport aérien, il veille de plus particulièrement à :i) la délivrance des licences, des titres et qualifications correspondant à l'exercice de ces fonctions, des certificats d'immatriculation, de navigabilité, de transporteur aérien, d'aérodrome, des licences d'exploitation, des agréments ;ii) la supervision économique du transport aérien ;c) de définir des doctrines concernant le recrutement, la formation et l'emploi des personnels techniques, chargés d'assurer la régularité et la sécurité du trafic aérien, d'organiser et d'assumer la formation aéronautique ;d) de gérer le portefeuille des droits de trafic issus des accords aériens signés par l'État ;e) de superviser la fourniture de l'assistance météorologique ;f) de diffuser de l'information aéronautique dans des publications d'information aéronautique telles les avis aux navigateurs aériens, publications et circulaires d'information aéronautique (connus sous les acronymes NOTAM, AIP, AIC), ou autres ;g) de participer à tous travaux et négociations à caractère international concernant l'aviation civile, d'assister et conseiller le Gouvernement dans la négociation des accords internationaux ;h) de créer, aménager, exploiter et développer les aérodromes secondaires, que l'État jugerait utile de lui confier ;i) tout autre domaine relatif à l'aviation civile. Article L I.1.3 CompétenceL'Autorité de l'Aviation Civile a juridiction sur :a) tous les aéronefs civils étrangers en République de Djibouti ;b) tous les aéronefs civils djiboutiens où qu'ils se trouvent ;c) toute la navigation aérienne en République de Djibouti ;d) tous les aéroports et aérodromes en République de Djibouti, y compris ceux exploités par un autre établissement public ou par une entreprise ;e) tous les services aériens de transport public, réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux, le travail aérien et les vols privés ;f) tout le personnel aéronautique ;g) toutes les facettes de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile en République de Djibouti, sauf pour les enquêtes sur les accidents et incidents d'avion ;eth) toutes les routes aériennes, les installations et les services aéronautiques en République de Djibouti. Article L I.1.4 Délégation..... supprimé Article L I.1.5 Obligation de réserve et secret professionnel..... supprimé Article L I.1.6 Immunité..... supprimé Article L I.1.7 Organisation..... supprimé Article L I.1.8 Directeur Général..... supprimé Article L I.1.9 Gestion..... supprimé Article L I.1.10 Pouvoirs techniques ..... supprimé Article L I.1.11 Agent comptable..... supprimé Article L I.1.12 Ressources financières..... supprimé Article L I.1.13 Frais de fonctionnement..... supprimé Article L I.1.14 Exemption d'impôt..... supprimé Section 2 Ministre de rattachement..... supprimée Article L I.1.15 Ministre chargé des transports..... supprimé Article L I.1.16 Attributions..... supprimé Article L I.1.17 Directives..... supprimé Article L I.1.18 Exemptions..... supprimé Article L I.1.19 Délégation à l'Autorité de l'Aviation Civile..... supprimé Section 3 Révision et appel des décisions..... supprimée Article L I.1.20 Recours gracieux..... supprimé Article L I.1.21 Recours contentieux..... supprimé Article L I.1.22 Exécution non suspendue..... supprimé Article L I.1.23 Absence d'appel en cas de directives générales écrites..... supprimé Section 4 Aéroport de Djibouti..... supprimée Article L I.1.24 Contrôle technique..... supprimé TITRE II – AERONEFS

Chapitre II-1 DE L'IMMATRICULATION Article L II.1.1 Obligation d'immatriculationUn aéronef ne peut circuler en République de Djibouti que s'il est immatriculé dans les conditions définies par le présent Code. Il ne pourra porter qu'une seule immatriculation. Article L II.1.2 Registre d'immatriculationL'immatriculation est effectuée par l'Autorité de l'Aviation Civile sur le registre d'immatriculation. Le registre d'immatriculation des aéronefs est tenu à jour sous l'autorité du Directeur Général au siège de l'Autorité. Tout aéronef immatriculé en République de Djibouti acquiert la nationalité Djiboutienne dans les conditions prévues à l'article L II.1.4. Toutefois, la radiation au registre d'un aéronef est subordonnée à la mainlevée des droits inscrits sur cet aéronef conformément aux dispositions du présent Code. Article L II.1.3 Cession de propriétéLa cession de propriété d'un aéronef doit être constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre

d'immatriculation. Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif ou déclaratif de propriété doivent être inscrite sur le registre à la requête du nouveau propriétaire. Article L II.1.4 Aéronefs concernésUn aéronef ne peut être immatriculé en République de Djibouti que s'il appartient, à au moins 51% :a) à une ou à des personnes physiques de nationalité djiboutienne ;oub) à des personnes morales de droit djiboutien. Des dérogations peuvent être accordées à titre exceptionnel par l'Autorité de l'Aviation Civile, dans les conditions fixées par voie réglementaire. Article L II.1.5 PublicationsToute inscription au registre d'immatriculation vaut titre. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir à ses frais une copie certifiée conforme.L'Autorité de l'Aviation Civile fournit sur demande de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou à tout État membre de l'OACI les renseignements relatifs aux aéronefs civils immatriculés en République de Djibouti. Article L II.1.6 ImportationUne autorisation d'importation est requise pour l'aéronef d'origine étrangère.Toute personne physique ou morale peut obtenir l'autorisation d'importation d'aéronef auprès de l'Autorité de l'Aviation Civile dans les conditions et formes définies par voie règlementaire. Article L II.1.7 Immatriculation des aéronefs importésAucun aéronef importé n'est admis à survoler la République de Djibouti que s'il n'est immatriculé et n'a à son bord un certificat de navigabilité et un laissez-passer provisoire délivré par l'Autorité de l'Aviation Civile conformément au présent Code.Toutefois, si l'aéronef a été radié du registre d'immatriculation étranger au moment de la vente, il peut être couvert par un certificat d'immatriculation provisoire délivré par l'Autorité de l'Aviation Civile. Les conditions et modalités d'octroi dudit certificat provisoire sont fixées par voie règlementaire. Article L II.1.8 Modification et radiationToute modification des caractéristiques de l'aéronef, tout changement de propriétaire, constitution d'hypothèque, location ou autre droit réel, doit être notifié à l'Autorité de l'Aviation Civile pour inscription au registre d'immatriculation et sur le certificat d'immatriculation. Article L II.1.9 Radiation d'AutoritéLa radiation de l'inscription est réalisée d'Autorité si l'aéronef ne remplit plus les conditions telles que fixées par voie règlementaire. Article L II.1.10 Modalité d'immatriculation et de radiationLes opérations qui donnent lieu à l'inscription au registre d'immatriculation et à la radiation, ainsi que les conditions et modalités d'immatriculation, d'inscription, de modification et de radiation à ce registre, sont fixées par voie règlementaire. Article L II.1.11 Aéronef d'origine étrangèreUn aéronef d'origine étrangère ne peut être immatriculé en République de Djibouti que si le propriétaire prouve que l'aéronef a été radié du registre étranger ou qu'il n'y a jamais été inscrit.L'immatriculation à l'étranger d'un aéronef antérieurement inscrit au registre djiboutien ne produit effet en République de Djibouti que si l'aéronef a été radié de ce registre. Article L II.1.12 Certificat d'immatriculationUn certificat d'immatriculation établi conformément aux dispositions du présent Code est délivré au propriétaire d'un aéronef régulièrement inscrit au registre d'immatriculation par l'Autorité de l'Aviation Civile.En cas de dépossession involontaire du certificat, la délivrance d'un duplicata pourra être subordonnée aux garanties jugées nécessaires par l'Autorité de l'Aviation Civile et donnera lieu au versement d'une redevance. Le certificat cesse d'être valable :a) en cas de transmission de la propriété de l'aéronef ;b) en cas de survenance d'une des causes de radiation d'Autorité de l'inscription précisées à l'article LII.1.9. Lorsque le certificat cesse d'être valable, le propriétaire de l'aéronef est tenu de le renvoyer immédiatement à l'Autorité de l'Aviation Civile.

Chapitre II-2 MARQUES DES AERONEFS Article L II.2.1 Marques de nationalité et d'immatriculationTout aéronef doit porter de manière apparente les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres ainsi qu'une plaque d'identification.Un décret détermine la composition des marques, le mode de leur fixation, leurs emplacements, leurs dimensions et le type de caractère à employer.

Chapitre II-3 CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES AÉRONEFS Article L II.3.1 Certificat de navigabilité et certificat de transporteur aérienUn aéronef ne peut effectuer de vols que s'il est muni d'un certificat de navigabilité délivré conformément aux dispositions fixées par voie règlementaire. .Un décret fixe, en outre, les règles opérationnelles, d'exploitation ou de concession applicables à tous les types d'aéronefs et les conditions techniques d'emploi des aéronefs.L'exploitant ne pourra assurer des vols de transport commercial que s'il détient un certificat de transporteur aérien en état de validité délivré par l'Autorité de l'Aviation Civile, dûment émis en conformité avec les dispositions fixées par voie règlementaire. Le certificat de transporteur aérien autorisera l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux spécifications d'exploitation. Article L II.3.2 Contrôle technique des aéronefs et des entreprises de transport aérienLes aéronefs et les entreprises de transport aérien sont soumis au contrôle technique de l'Autorité de l'Aviation Civile en vue d'assurer la sécurité aérienne.Les frais de contrôle exigés par un texte pris en application du présent Code pour la délivrance ou le maintien en état de validité des certificats de navigabilité des aéronefs et des certificats de transporteur aérien des exploitants sont à la charge des propriétaires ou exploitants des appareils ou entreprises contrôlés dans les conditions fixées par ledit texte, qui fixe également les tarifs des frais à rembourser à l'Autorité de l'Aviation Civile, lorsque le contrôle est effectué par ses agents.Un décret détermine :a) les caractéristiques du certificat de navigabilité et du certificat de transporteur aérien, les catégories de certificat, les conditions de délivrance, de renouvellement, de suspension et de retrait, de la reconnaissance des certificats émis par des autorités administratives étrangères, les règles d'utilisation des aéronefs, les conditions du maintien

de l'aptitude de vol, les documents relatifs à la navigabilité qui doivent être emportés à bord de l'aéronef, et toute autre mesure y afférant ;b) les biens qui ne peuvent être transportés à bord d'un aéronef et ceux qui peuvent l'être seulement avec autorisation expresse de l'Autorité de l'Aviation Civile, ou selon d'autres conditions fixées dans le décret ;c) les conditions d'exploitation technique des aéronefs, telles que préparation et exécution des vols, performances des aéronefs, équipements, instruments de bord et documents de vol, équipements de communication et de navigation de bord des aéronefs en conformité avec les dispositions des règles internationales. Article L II.3.3 Vols spéciaux et laissez-passer de navigation Des autorisations de vols spéciaux peuvent être délivrées pour un aéronef par l'Autorité de l'Aviation Civile conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire. Une autorisation provisoire de vol dite " laissez-passer de navigation " peut être délivrée pour un aéronef par l'Autorité de l'Aviation Civile conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire. Article L II.3.4 Exemptions Certaines catégories d'aéronefs définies par voie réglementaire peuvent faire l'objet de dispositions particulières au regard des exigences du certificat de navigabilité. Article L II.3.5 Conception et production aéronautique La conception et la production de produits aéronautiques et d'aéronefs en République de Djibouti doivent respecter des règles relatives tant aux procédures de certification de type et certification de navigabilité des aéronefs qu'aux conditions d'aptitude au vol ou d'utilisation des aéronefs conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire. Les entreprises concernées doivent obtenir un certificat d'agrément de leurs aptitudes techniques dont le contenu et les modalités de délivrance sont fixés par voie réglementaire. Article L II.3.6 Réparation, entretien, modification, contrôle L'entretien, la réparation ou la modification des aéronefs ne peuvent être effectués que par des organismes agréés par l'Autorité de l'Aviation Civile dans des conditions fixées par voie réglementaire. L'Autorité de l'Aviation Civile assure le contrôle de ces organismes. Un décret fixe les dispositions (organisation générale, moyens humains et matériels, procédures, documentation et autres) que doit prendre une entreprise pour assurer le respect des exigences relatives à la maintenance des aéronefs pour obtenir un certificat d'agrément de l'Autorité de l'Aviation Civile. Le décret détermine également dans quelles conditions l'Autorité de l'Aviation Civile peut reconnaître les certificats d'agrément émis par un État étranger. L'Autorité de l'Aviation Civile peut, après enquête technique basée sur les dispositions du décret mentionné à l'alinéa précédent, délivrer un certificat d'agrément à un organisme de maintenance. Article L II.3.7 Contrôle L'exploitation technique et économique des entreprises djiboutiennes de services de transport public et de travail aérien et des organismes de maintenance et de production aéronautique sont soumises au contrôle de l'Autorité de l'Aviation Civile. Article L II.3.8 Responsabilité ..... Supprimé

Chapitre II-4 AÉRONEFS VISÉS PAR UN ACCORD DE TRANSFERT DE FONCTIONS ET D'OBLIGATIONS CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 83 BIS DE LA CONVENTION DE CHICAGO Article L II.4.1 Champ d'application L'exploitation d'un aéronef qui fait l'objet d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef ou de tout autre arrangement similaire, pour le compte propre ou pour le compte d'autrui, peut être soumise aux dispositions de l'article 83 bis de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

Chapitre II-5 PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT Article L II.5.1 Certificats de limitation de nuisances Un aéronef appartenant à l'une des catégories définies par décret conformément aux dispositions de l'Annexe 16 de la Convention de Chicago relative à l'Aviation Civile Internationale, ne peut être utilisé pour la circulation aérienne sans être muni d'un certificat de limitation de nuisances attestant qu'il est conforme au type d'aéronef déjà certifié. Toutefois, un aéronef appartenant à l'une des catégories définies précédemment et non muni d'un certificat de limitation de nuisances peut être utilisé pour la circulation aérienne s'il est muni

- d'un certificat spécial de limitation de nuisances attestant qu'il satisfait à des conditions qui lui sont propres et qui ont été notifiées au postulant
- soit d'une autorisation provisoire assortie des restrictions jugées utiles. Les catégories d'aéronefs citées ci-dessus et les conditions de délivrance des certificats de limitation de nuisances sont définies par voie réglementaire.

Chapitre II-6 MARCHANDISES DANGEREUSES Article L II.6.1 Dispositions générales Les matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses de la dernière édition des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284) émises par l'Organisation de l'Aviation Civile (OACI) ou, qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions Techniques, ne peut être transportés à bord d'un aéronef que dans les conditions fixées par un décret concernant les marchandises dangereuses. Article L II.6.2 Formation Un décret fixe les conditions concernant la formation obligatoire de tout intervenant dans le processus de transport aérien de marchandises dangereuses.

Chapitre II-7 PROPRIETE, HYPOTHEQUES ET PRIVILEGES Article L II.7.1 Statut juridique des aéronefs Les aéronefs sont des biens meubles soumis aux règles de droit commun, sous réserve des dispositions spéciales décrites dans le présent chapitre. Article L II.7.2 Modalités Un décret fixe les modalités du présent chapitre. Section 1 : Privilèges Article L II.7.3 Créances privilégiées Sont seules privilégiés sur l'aéronef, par préférence à tous autres droits et créances, même hypothécaires, dans l'ordre suivant : a) les frais indispensables pour la conservation de l'aéronef ; b) les frais de justice encourus dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix ; c) les rémunérations dues pour le sauvetage de l'aéronef ; d) les salaires des préposés de l'exploitant. Article L II.7.4 Durée des privilèges Les privilèges prévus à l'Article L II.7.3 ci-dessus portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance en cas de perte ou d'avarie. Ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe. Les privilèges prévus à l'Article L II.7.3 ci-dessus, s'éteignent trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après avoir fait reconnaître amiablement son montant ou à défaut avoir introduit une action en justice à son sujet. De plus, les privilèges prévus à l'Article L II.7.3 s'éteignent, indépendamment des modes normaux d'extinction des privilèges : a) par la vente en justice de l'aéronef, faite dans les normes prévues par décret ; b) au cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard deux mois après publication de la cession par insertion à deux reprises et à huit jours d'intervalle au moins dans un des journaux quotidiens publiés en République de Djibouti, à moins que, avant l'expiration dudit délai de deux mois, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur au domicile élu par lui dans les publications. Article L II.7.5 Ordre des créances privilégiées Les créances visées à l'Article L II.7.3 ci-dessus sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération. Les créances de même rang viennent en concurrence au prorata de chacune des créances en cas d'insuffisance du montant. Article L II.7.6 Autres créances Les privilèges autres que ceux prévus à l'Article L II.7.3 ci-dessus prennent rang après les hypothèques dont la date d'inscription au registre d'immatriculation est antérieure à celle de la naissance de ces privilèges. Section 2 : Hypothèques Article L II.7.7 Hypothèque sur un aéronef Les aéronefs ne peuvent être hypothéqués que par une convention intervenue entre les parties intéressées ou par décision de justice. La mention dans l'acte de vente d'un aéronef que tout ou partie du prix reste dû au vendeur entraîne, sauf stipulation contraire, hypothèque à son profit en garantie de la somme indiquée comme restant due à condition que le vendeur requière l'inscription de cette hypothèque dans la forme prévue par ce Code. L'hypothèque peut grever, par un seul acte, un ou plusieurs aéronefs appartenant à un même propriétaire à condition que l'acte désigne expressément et individuellement l'aéronef ou les aéronefs. L'hypothèque consentie sur un aéronef ou sur une part de propriété de l'aéronef, s'étend à la cellule, aux moteurs, aux hélices, aux équipements de bord et à toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef. Article L II.7.8 Extension de l'hypothèque aux pièces de rechange L'hypothèque peut s'étendre à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués à condition que les dites pièces soient individualisées et entreposées en un ou plusieurs emplacements déterminés et qu'une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affichage, avertisse dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit grevant ces pièces et mentionne le registre où l'hypothèque est inscrite ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation. Un inventaire indiquant la nature et le nombre des dites pièces est annexé à l'acte d'hypothèque inscrit. Les pièces de rechange comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipements, garnitures, parties de ces divers éléments et plus généralement tous objets de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation. Article L II.7.9 Acte d'hypothèque L'hypothèque est, sous peine de nullité, constituée par écrit ou par décision de justice. L'acte constitutif d'une hypothèque sur un aéronef peut être authentique ou sous seing privé ou judiciaire. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. L'hypothèque conventionnelle ne peut être consentie, que par le propriétaire ou par son mandataire justifiant d'un mandat spécial. Un aéronef en construction ne peut être hypothéqué, sous peine de nullité, que s'il a préalablement fait l'objet d'une déclaration comportant ses principales caractéristiques, au service de l'Autorité de l'Aviation Civile chargé de la tenue du registre d'immatriculation ; il en est délivré récépissé. Article L II.7.10 Droits des créanciers Les créanciers ayant leurs hypothèques inscrites suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés en conformité avec la section 1 du présent chapitre. Article L II.7.11 Perte ou avarie d'un aéronef hypothéqué En cas de perte ou d'avarie de l'aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité d'assurance. L'assureur doit requérir un état des inscriptions des hypothèques avant le paiement de toute indemnité. Aucun paiement d'indemnité n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers hypothécaires figurant sur ledit état. Article L II.7.12 Inscription de l'hypothèque Toute hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation des aéronefs

civils. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription et de sa publication dans un journal d'annonce légale. La radiation ainsi que toute modification de l'hypothèque par convention des parties ou jugement doit également faire l'objet d'une mention au même registre. Toute personne peut obtenir copie conforme de l'inscription de l'hypothèque. Les modalités d'inscription et de radiation de l'hypothèque du registre d'immatriculation sont fixées par voie réglementaire. Article L II.7.13 Durée de l'hypothèque L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans, à compter de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'est pas renouvelée avant l'expiration de ce délai. Article L II.7.14 Intérêts L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, les intérêts. Le taux d'intérêt doit être indiqué dans l'acte d'inscription hypothécaire entre le constituant et le créancier. Article L II.7.15 Rang des hypothèques Le rang des hypothèques sur le même aéronef est déterminé par l'ordre des dates de leur inscription. Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, nonobstant la différence des heures de l'inscription. Article L II.7.16 Levée de l'hypothèque Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée. Article L II.7.17 Radiation et transfert d'immatriculation d'un aéronef hypothéqué Sauf le cas de vente forcée dans les formes prévues par décret, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre État, sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires. Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, l'Autorité de l'Aviation Civile doit refuser toute radiation. Section 3 : Saisies conservatoires et exécutoires des aéronefs civils Article L II.7.18 Disposition générale Tout aéronef, quelle que soit sa nationalité, peut être saisi et vendu par autorité de justice selon les règles prévues à la présente section. Article L II.7.19 Saisie conservatoire La saisie conservatoire porte sur un aéronef appartenant au propriétaire ou à un copropriétaire ou à un affréteur, débiteurs d'une créance certaine. Est insaisissable tout aéronef affecté exclusivement à un service d'État sauf si la créance porte sur les sommes dues par le propriétaire à raison de l'acquisition de ces aéronefs ou de contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation. La saisie conservatoire d'un aéronef peut être effectuée à toute époque en vertu soit d'un titre exécutoire, soit d'une autorisation d'un juge du Tribunal de Première Instance. L'autorisation peut être accordée, dès lors qu'il est justifié d'une créance paraissant fondée dans son principe. En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances dues par l'exploitant de tout aéronef au titre de l'utilisation des ouvrages, installations, bâtiments et outillages qu'elles rémunèrent, de redevances de survol, ou des amendes administratives prononcées par l'Autorité de l'Aviation Civile, l'exploitant d'aérodrome, l'Autorité de l'Aviation Civile ou l'autorité administrative de l'Etat compétente peuvent, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant, auprès d'un juge du Tribunal de Première Instance. En cas d'urgence, le juge saisi peut passer outre l'obligation de la mise en demeure ou autre notification préalable et procéder sans la présence du redevable. L'ordonnance autorisant les saisines d'autorisation fixe le délai dans lequel le créancier doit former l'action visant à faire reconnaître la validité de la saisie conservatoire ou la demande au fond, à peine de nullité de la saisie. Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable. Article L II.7.20 Immobilisation de l'aéronef L'ordonnance du juge autorisant la saisie est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant. Article L II.7.21 Procédure de saisie conservatoire La procédure de saisie conservatoire se fait conformément aux dispositions établies par voie réglementaire. Article L II.7.22 Mainlevée Le paiement des sommes dues, incluant les frais de justice, entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire. Le juge doit donner mainlevée de la saisie si les redevables ou toutes personnes mandatées par lui, offre de déposer un cautionnement égal au montant de la créance réclamée et des frais de justice et il peut ordonner cette mainlevée en fixant l'étendue de la créance. Article L II.7.23 Saisie-exécution La saisie-exécution d'un aéronef ne peut être opérée que du jour de la signification d'un commandement de payer

*fait à la personne ou au domicile du propriétaire ou de son représentant ou, à défaut, du commandant de bord si le propriétaire n'est pas domicilié en République de Djibouti et s'il n'y a pas de représentant habilité et au commandant de l'aérodrome. Cette signification entraîne immédiatement saisie. Article L II.7.24 Procédure de saisie exécution La procédure de saisie exécution se fait conformément aux dispositions établies par voie réglementaire. Article L II.7.25 Commandement de payer..... supprimé. Article L II.7.26 Immobilisation d'un aéronef saisi Dès qu'il est notifié du commandement de payer ou de la saisie, le commandant de l'aérodrome doit s'opposer à tout départ de l'aéronef jusqu'à remise de mainlevée de saisie ou de décision de justice autorisant le départ ou justifiant que l'adjudicataire a exécuté les formalités prévues au présent Code. Article L II.7.27 Inscription au registre d'immatriculation Si l'aéronef est immatriculé en République de Djibouti, copie du procès-verbal de saisie est notifiée à l'Autorité de l'Aviation Civile aux fins d'inscription de la saisie sur le registre d'immatriculation et aux créanciers inscrits ou ayant fait notifier une demande aux fins d'intervention dans la procédure. Toute vente effectuée en contravention des dispositions qui précèdent sera annulée sur demande introduite dans les trois mois à compter de la date de la vente par toute personne ayant subi un préjudice de ce fait. Il est interdit au débiteur d'aliéner l'aéronef ou de l'hypothéquer à partir de la date d'inscription de la saisie-exécution sur le registre d'immatriculation. Article L II.7.28 Reconnaissance internationale des droits sur aéronef..... supprimé. Section 4 : Droit de rétention Article L II.7.29 Champ d'application L'Autorité de l'Aviation Civile, les autorités publiques en matière de police ou de douanes, peuvent procéder à une rétention à titre conservatoire, à la charge de l'exploitant technique ou, le cas échéant, de l'exploitant commercial ou du propriétaire, de tout aéronef djiboutien ou étranger : a) qui ne remplirait pas les conditions de sécurité ou de sûreté prévues au présent Code ; b) dont le document de navigabilité ne pourrait être produit ; c) dont les marques d'immatriculation ne concorderaient pas avec celles du certificat d'immatriculation ; ou d) dont le pilote ou l'exploitant aurait commis une infraction aux règles de police, douane ou circulation aérienne ; y compris, le cas échéant, si l'avion n'est plus au sol, après avoir ordonné son retour au sol si la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile lui semble compromise. Le droit de rétention se traduit par une*

interdiction de décoller. Article L II.7.30 Levée du droit de rétention En cas de non respect des règles de sécurité ou de sûreté, le droit de rétention sera levé si des mesures correctrices ont été prises permettant d'assurer la sécurité des passagers transportés et des populations survolées. En cas d'infractions aux règles de police, douane et de circulation, le droit de rétention sera levé si les besoins de l'enquête ne nécessitent plus l'immobilisation de l'aéronef. Section 5 : Mise sous séquestre Article L II.7.31 Champ d'application En cas d'exercice d'une activité de transport aérien par une entreprise non régulièrement autorisée, le Ministre chargé des transports pourra prononcer, à l'expiration d'un délai de huit jours suivant une mise en demeure notifiée à cette entreprise, la mise sous séquestre des appareils utilisés. Section 6 : Droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle Article L II.7.32 Exemption en cas de contestation sur les brevets Sous réserve des dispositions relatives aux infractions à la législation et à la réglementation douanières, ne peut faire l'objet de saisie ou de rétention pour atteinte aux droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle délivré ou déposé en République de Djibouti, un aéronef étranger à condition que l'État d'immatriculation de l'aéronef réserve sur son territoire le traitement réciproque aux aéronefs djiboutiens. Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent aussi à l'entreposage des pièces et du matériel de rechange pour les aéronefs, ainsi qu'au droit d'utiliser et de monter ces pièces et matériel lors de la réparation d'un aéronef étranger en République de Djibouti, aucune pièce ni aucun matériel breveté ainsi entreposé ne pouvant être vendu ou cédé à l'intérieur du territoire de la République de Djibouti, ou exporté à des fins commerciales. Section 7 : Garanties internationales sur des matériels d'équipement aéronautiques.....supprimée Article L II.7.33 Application.....supprimé Article L II.7.34 Interprétation.....supprimé Article L II.7.35 Tribunal compétent au sens de l'article 53 de la Convention .....supprimé Article L II.7.36 Ministre compétent.....supprimé Article L II.7.37 Décret.....supprimé TITRE III – SURETE

Chapitre III-1 SURETE NATIONALE Article L III.1.1 Autorité compétente Un décret désigne l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation civile au sens de l'Annexe 17 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale et détermine ses attributions. Article L III.1.2 Le Comité national de la sûreté de l'aviation civile Il est créé un comité nommé le Comité national de la sûreté de l'aviation civile (ci-après nommé, le "Comité national"), chargé d'assister l'autorité compétente nommée selon les dispositions de l'article précédent. Le Comité national peut être consulté sur toute question relative à la sûreté de l'aviation civile et peut également agir de sa propre initiative. Le Comité National peut solliciter le concours de toute personne dont la compétence est jugée nécessaire à l'accomplissement de sa mission. Il peut échanger avec des comités analogues d'Etats membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et dans le cadre des accords bilatéraux les renseignements sur les plans, conceptions et équipements de sûreté en vue d'une harmonisation des méthodes et procédures destinées à protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ou autres atteintes à la sûreté. Un décret nomme le président et les membres du Comité national, et fixe les modalités d'application du présent chapitre. Article L III.1.3 Programme national de la sûreté de l'aviation civile Le Comité national est responsable de la rédaction et du développement d'un programme national de la sûreté de l'aviation civile. Il révisé ce programme à chaque année. Il veille à sa mise en application par les différents ministères. Le programme tient compte du besoin de faciliter et accélérer la navigation aérienne et éviter tout retard déraisonnable dans le transport aérien. Article L III.1.4 Programme de contrôle de la qualité Le Comité national est responsable de la rédaction d'un programme de contrôle de la qualité du programme national de la sûreté de l'aviation civile. Article L III.1.5 Inspecteurs ad hoc Le Comité national a le pouvoir de mandater des inspecteurs ad hoc, indépendants des ministères, organismes ou établissements publics impliqués, pour s'assurer de la mise en œuvre du programme et du contrôle de la qualité du programme par les différents ministères. Article L III.1.6 Mise en œuvre et application du programme national L'autorité compétente visée à l'article L III.1.1 veille à assurer la mise en œuvre et à l'application du programme national de la sûreté de l'aviation civile par les entreprises, organismes et établissements publics. Ses inspecteurs s'assurent de l'application du programme par les entreprises, organismes ou établissements publics assurant ou concourant à la mise en œuvre des mesures de sûreté sur les aérodromes, et du personnel navigant et employé dans les zones réservées des aérodromes. Article L III.1.7 Approbation des programmes de sûreté et de formation L'autorité compétente visée à l'article L III.1.1 approuve les programmes de sûreté et de formation en matière de sûreté des transporteurs, exploitants d'aéronef ou d'aérodrome, établissements publics, et de toute autre personne ou organisme tel que spécifié dans un décret, selon les conditions fixées par ce décret.

Chapitre III-2 AERODROMES ET INSTALLATIONS DE NAVIGATION AERIENNE Article L III.2.1 Zones réservées Après avoir obtenu le consentement de l'autorité compétente visée à l'article L III.1.1, l'exploitant d'un aérodrome ou d'une installation de navigation aérienne peut désigner, pour des raisons de sûreté, une zone dont l'accès sera réservé aux personnes autorisées à cet effet. Il doit alors clairement marquer la zone comme étant une zone à accès limité. L'accès peut être limité en permanence ou seulement pour une certaine période de temps. Un décret fixe les conditions d'application du présent chapitre. Article L III.2.2 Expulsion Un officier de police ou de gendarmerie peut utiliser la force raisonnable pour expulser toute personne qui contrevient au présent chapitre. Article L III.2.3 Comité de la sûreté de l'aéroport Tout exploitant d'un aéroport desservant l'aviation civile internationale doit veiller à l'établissement d'un Comité de la sûreté de l'aéroport, présidé par le gérant de l'aéroport et composé des représentants des entreprises ou organismes assurant ou concourant à la mise en œuvre des mesures de sûreté et de facilitation sur les aérodromes et des représentants des personnels navigants et des représentants des personnels employés dans les zones réservées. Le Comité est chargé de la rédaction d'un programme de sûreté ainsi qu'un programme d'assurance qualité en conformité avec : a) le programme national de la sûreté de l'aviation civile ; b) les conditions fixées par décret.

Chapitre III-3 SURETE DU TRANSPORT PUBLIC Article L III.3.1 Programme de sûreté, d'assurance qualité et de formation Tout transporteur desservant un aéroport ouvert l'aviation civile internationale, tout exploitant d'un aéroport desservant l'aviation civile internationale, doit soumettre à l'autorité compétente visée à l'article LIII.1.1 pour approbation, un programme de sûreté, un programme d'assurance qualité et programme de formation en matière de sûreté, en conformité avec :a) le programme national de la sûreté de l'aviation civile ;b) les conditions fixées par décret. Article L III.3.2 Responsabilité du transporteur En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, le transporteur aérien doit mettre en œuvre ou s'assurer de la mise en œuvre des mesures de sûreté sur le fret, les colis postaux, les passagers et leur bagage, préalablement à leur embarquement dans les aéronefs. Article L III.3.3 Acte malveillant et responsabilité Seule l'inobservation des procédures et mesures prévues par le présent code peut engager la responsabilité d'une entreprise ou d'un organisme agréée en cas de dommage résultant d'un acte malveillant et causé par des colis postaux ou du fret visés par le présent code. Article L III.3.4 Décret en matière de sûreté Un décret fixe les conditions d'application du présent chapitre. Il peut prévoir que le fret ou les colis postaux visés au présent chapitre, ainsi que les correspondances et le transport de la presse, sont soumis à des règles particulières ou sont exemptés de procédure de sûreté. Il peut assujettir d'autres intervenants dans le processus du transport aérien de marchandises, à l'obligation de mettre en œuvre des mesures de sûreté et de soumettre à l'autorité compétente visée à l'article LIII.1.1 pour approbation, un programme de sûreté, un programme d'assurance qualité et programme de formation en matière de sûreté, en conformité avec le programme national de la sûreté de l'aviation civile et d'autres dispositions fixées dans le décret. Il fixe les modalités de fouille et d'inspection des bagages, des passagers et des installations aéroportuaires, et les obligations des transporteurs aériens et des exploitants des aérodromes à leur égard dans le but d'assurer la sûreté. Il fixe les obligations des transporteurs aériens et des exploitants des aérodromes en cas de menace d'actes de violence. TITRE IV – AERODROMES

Chapitre IV-1 DISPOSITIONS GENERALES Article L IV.1.1 Définitions Les aérodromes sont divisés en deux catégories selon leur usage: a) aérodromes publics destinés à la circulation aérienne publique, sous réserve des restrictions ou interdictions auxquelles ils peuvent être soumis en vertu du présent Code ; b) aérodromes privés établis par une société ou un particulier non ouverts à la circulation publique. Article L IV.1.2 Obligation Le cas de force majeure excepté ou sauf autorisation de l'Autorité de l'Aviation Civile le départ ou l'atterrissage d'un aéronef ne pourra se faire en dehors d'un aérodrome. Le cas de force majeure excepté ou sauf autorisation de l'Autorité de l'Aviation Civile, les aéronefs venant de l'étranger ou s'y rendant doivent obligatoirement atterrir sur un aérodrome international ou prendre leur départ d'un aérodrome international. Ils ne peuvent faire escale, ni à l'aller ni au retour, entre l'aérodrome international et la frontière. Un décret fixe les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome, avec l'accord de la personne qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé. Ces cas touchent notamment les hélicoptères, ballons et aéronefs de traitement agricole et ultra-légers motorisés (ULM). Article L IV.1.3 Aérodromes agréés Un décret fixe les conditions de création et d'utilisation des aérodromes ouverts ou non à la circulation aérienne. L'ouverture et l'exploitation d'un aérodrome à la circulation publique sont subordonnées à la certification de l'Autorité de l'Aviation Civile, après enquête technique, émise en conformité avec le décret. La fermeture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique intervient dans les mêmes formes. Aucune modification ne peut être apportée à un aérodrome sans autorisation préalable de l'Autorité de l'Aviation Civile. A cette occasion, les conditions techniques d'utilisation pourront être modifiées. Article L IV.1.4 Dispositions sanitaires Le contrôle sanitaire aux frontières est régi sur le territoire de la République de Djibouti par les dispositions des règlements sanitaires pris par l'Organisation Mondiale de la Santé, conformément aux Articles 21 et 22 de sa Constitution, des arrangements internationaux et règlements nationaux intervenus ou à intervenir en cette matière en vue de prévenir la propagation par voie aérienne des maladies transmissibles. Article L IV.1.5 Services d'assistance en escale La fourniture d'un ou de plusieurs services d'assistance en escale et l'auto-assistance en escale se pratiquent dans certaines conditions fixées par décret. Aux fins du présent article, a) les services d'assistance en escale sont les services rendus à un transporteur aérien sur un aérodrome ouvert au trafic commercial figurant dans le décret ; b) l'auto-assistance en escale consiste, pour un transporteur aérien à effectuer pour son propre compte une ou plusieurs catégories de services d'assistance sans conclure avec un tiers aucun contrat, ayant pour objet la prestation de tels services.

Chapitre IV-2 AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION PUBLIQUE Article L IV.2.1 Classification Un décret détermine les conditions techniques et administratives de la classification des aérodromes destinés à la circulation aérienne publique, la procédure et les effets du classement. Article L IV.2.2 Création, ouverture et exploitation La création, l'ouverture et l'exploitation d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique, lorsqu'il n'appartient pas à l'État, est subordonnée à la conclusion d'une convention entre le Ministre chargé des transports et la personne physique ou morale qui crée l'aérodrome. Cette convention doit être également soumise à l'accord du Ministre des Finances si elle implique des obligations financières à

la charge de l'État. Le signataire de la convention et le tiers exploitant sont solidairement responsables à l'égard de l'État. La création ou l'extension de ces aérodromes bénéficient, si besoin est, de la procédure légale d'expropriation pour cause d'utilité publique et du régime de l'occupation temporaire. Les conditions liées à la création, la mise en œuvre, l'utilisation, l'exercice du contrôle et la fermeture des aérodromes civils ouverts à la circulation aérienne publique sont établies par voie réglementaire.

Article L IV.2.3 Restrictions L'utilisation d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant, ou si des raisons d'ordre public le justifient. Ces décisions font l'objet d'avis aux navigateurs aériens et, le cas échéant, de publications et circulaires d'informations aéronautiques.

Article L IV.2.4 Exploitation La construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes peuvent être concédés dans le cadre de conventions de concession conformément à un cahier des charges qui précise les obligations respectives de l'exploitant et de l'État. Le cahier des charges est approuvé par décret pris en Conseil des Ministres suite aux recommandations conjointes du Ministre chargé des transports et du Ministre des Finances.

Article L IV.2.5 Contrôle Les aérodromes, les installations destinées à assurer le contrôle de la circulation aérienne, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne, l'assistance météorologique, y compris les réseaux de câbles et canalisations qui les desservent, les dépendances des aérodromes et des installations à usage aéronautique, leurs exploitants et leur personnel, sont soumis au contrôle technique de l'Autorité de l'Aviation Civile, quelque soit le statut juridique de son exploitant.

Article L IV.2.6 Police des aérodromes 1° Les dispositions du présent Code relatives à la police des aérodromes et des installations à usage aéronautique sont applicables

- sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique
  - en tout lieu où il existe des installations destinées à assurer le contrôle de la circulation aérienne, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne et l'assistance météorologique, y compris les réseaux de câbles et canalisations qui les desservent
  - sur les dépendances des aérodromes et des installations à usage aéronautique qui ne sont pas librement accessibles au public. 2° La police des aérodromes et des installations à usage aéronautique, tels qu'ils sont définis à l'alinéa 1°, sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aérodromes et installations dépendant de la défense nationale, est assurée par l'entité en charge. Les pouvoirs de police exercés en dehors de la zone militaire sur l'emprise des aérodromes sont détaillés par décret. 3° Les aérodromes assurent, suivant des normes techniques définies par décret, le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs ainsi que la prévention du péril aviaire. Ils participent à l'organisation des visites de sûreté dans les conditions prévues à l'alinéa 4°. Sous l'autorité des pouvoirs de police mentionnés à l'alinéa 2o, l'exploitant d'aérodrome assure l'exécution des services en cause. 4° En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, tant en régime national qu'international, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire peuvent procéder à la visite des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones non librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances.(.....supprimé). Les agents des douanes peuvent, dans le même but et dans les mêmes lieux, procéder à la visite des bagages de soute, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules en régime international. Ils peuvent y faire procéder sous leurs ordres par des agents désignés dans les conditions fixées aux deux paragraphes précédents. 5° Les conditions d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.
- Article L IV.2.7 Aérodromes internationaux Parmi les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, un décret définit les règles de désignation des aérodromes internationaux sur lesquels sont installés en permanence, des services d'immigration, de police, de douane, de santé et de quarantaine agricole. Les aérodromes internationaux doivent être certifiés conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire.

Chapitre IV-3 AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION PUBLIQUE Article L IV.3.1 Installation Les conditions liées à la création, la mise en œuvre et la fermeture des aérodromes civils non ouverts à la circulation aérienne publique sont établies par voie réglementaire.

Article L IV.3.2 Exploitation Les conditions liées à l'utilisation et l'exercice du contrôle des aérodromes civils non ouverts à la circulation aérienne publique sont établies par voie réglementaire.

Chapitre IV-4 SERVITUDES AERONAUTIQUES Article L IV.4.1 Dispositions générales Afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est établi, et il continue à être établi, sur et autour des aérodromes des servitudes spéciales dites "servitudes aéronautiques" comprenant

–

des servitudes aéronautiques de dégagement comprenant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou qui sont nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne

- des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs. Les modalités d'établissement et de contrôle des servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage sont définies par voie réglementaire. Article L IV.4.2 Installations concernées Les dispositions du présent chapitre sont applicables
- aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique
- sous certaines conditions qui seront fixées par voie réglementaire à certains aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique et créés par une personne physique ou morale autre que l'État ainsi qu'aux aérodromes situés en territoire étranger pour lesquels les zones de dégagement doivent être établies sur le territoire djiboutien
- aux installations d'aides à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques
- à certains emplacements correspondants à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne. Article L IV.4.3 Dispositions particulières à certaines installations Un décret définit les installations qui, par leur hauteur, pourraient constituer un obstacle ou un danger pour la navigation aérienne, dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement en application du présent chapitre, nécessite une autorisation spéciale de l'Autorité de l'Aviation Civile. Le décret établit également la procédure d'enlèvement ou de modification des installations non conformes au présent chapitre. L'autorisation peut être subordonnée à l'observation de conditions particulières d'implantation, de hauteur et de balisage suivant les besoins de la navigation aérienne dans la région intéressée. Article L IV.4.4 Enlèvement ou modification Un délai pour l'enlèvement ou la modification d'ouvrages frappés de servitude ou pour pourvoir à leur balisage, ou qui ont été érigées dans une zone limite interdite, peut être prescrit par le tribunal saisi sur la demande du Ministre chargé des transports, sous peine d'une astreinte de 1,000,000 F par jour de retard. Si à l'expiration du délai, la situation n'est pas régularisée, le Ministre chargé des transports peut faire exécuter les travaux d'Autorité aux frais et risques des personnes responsables. I.II.III.IV.V. CIRCULATION AERIENNE

Chapitre V-1 REGLES DE LA CIRCULATION AERIENNE Article L V.1.1 Obligation Tout aéronef se trouvant sur le territoire djiboutien ou dans la région d'information de vol confiée à la République de Djibouti par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, ou circulant au-dessus de ce territoire, ou de cette région d'information de vol, doit observer les règles internationales de circulation aérienne et le système international de feux et signaux. Ces règles seront également observées par les aéronefs militaires djiboutiens à moins qu'elles ne soient incompatibles avec le caractère de leur mission. Les aéronefs qui se trouvent hors de la République de Djibouti doivent aussi observer les dites règles, sauf prescriptions contraires de l'État survolé. Les règles de la circulation aérienne sont conformes aux règlements internationaux relatifs à l'aviation civile internationale et toutes différences à ces règles sont définies par voie d'information aéronautique (AIP). Article L V.1.2 Interception des aéronefs civils Les aéronefs en vol doivent impérativement obtempérer aux ordres et signaux conventionnels leur ordonnant d'atterrir. Les aéronefs doivent se soumettre aux injonctions des commandants d'aéronefs militaires, de police et de douane ou des personnels au sol des services militaires, de police et de douane. Article L V.1.3 Emploi des armes Pour assurer le respect de sa souveraineté sur son espace aérien, la République de Djibouti, en cas d'infraction, s'abstient de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol.

Chapitre V-2 CIRCULATION DES AERONEFS Article L V.2.1 Droit de circulation Sous réserve d'observer la réglementation relative à la navigation et à la circulation aériennes telle qu'elle résulte des dispositions du présent Code, les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire djiboutien. Article L V.2.2 Aéronef immatriculé en République de Djibouti Tout aéronef civil immatriculé en République de Djibouti ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente en République de Djibouti est tenu: a) d'être employé à des fins compatibles avec les buts de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale; b) en toute circonstance, notamment en cas d'interception, de respecter les ordres et instructions des autorités de l'État dans lequel il se trouve, si ceux-ci ne mettent pas en danger la vie des personnes se trouvant à bord et la sécurité dudit aéronef. Article L V.2.3 Aéronef de nationalité étrangère Un aéronef de nationalité étrangère, qu'il soit aéronef civil ou aéronef d'État, ne peut circuler au-dessus du territoire djiboutien que si ce droit lui est accordé aux

termes de conventions ou d'accords conclus entre la République de Djibouti et l'État d'immatriculation de cet aéronef ou s'il reçoit à cet effet une autorisation spéciale et temporaire. Tout aéronef de nationalité étrangère qui, sans titre, survole le territoire djiboutien ou dont il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé dans l'espace aérien djiboutien, est tenu de respecter tout ordre d'atterrir et toutes autres instructions des autorités djiboutiennes pour mettre fin à ces violations.

**Article L V.2.4 Règles L'utilisation des aéronefs sur les aires de manœuvres des aérodromes et en vol, se fait conformément à la réglementation de la circulation aérienne adoptée en vertu du présent Code. La circulation aérienne ainsi que les attributions et le rôle des services civils de la circulation aérienne sont fixés par voie réglementaire. La réglementation de la circulation aérienne générale est applicable dans l'espace aérien placé sous le contrôle de tout organisme des services de la circulation aérienne situés sur le territoire djiboutien. En dehors de l'espace aérien djiboutien, elle s'impose aux aéronefs portant les marques de nationalité djiboutienne, dans la mesure où elle est compatible avec les règles édictées par l'État, ou l'organisme international qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent les aéronefs. Les règles de la circulation aérienne générale ne s'appliquent pas aux aéronefs des forces de sécurité et police en vols opérationnels si elles sont incompatibles avec le caractère de la mission. Dans ce cas, une coordination entre les autorités des forces de sécurité et police, l'Autorité de l'Aviation Civile et les autorités chargées du contrôle de la navigation aérienne civile, sera assurée en vue de préserver la sécurité de la navigation aérienne. Notamment lorsque les aéronefs des forces de sécurité et police empruntent l'espace aérien assigné aux aéronefs civils, ils suivent les instructions des autorités chargées du contrôle de la navigation aérienne civile.**

**Article L V.2.5 Zone à statut particulier** Le survol de certaines zones ou, dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble du territoire djiboutien peut être interdit par décret pour des raisons d'ordre ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être spécialement indiqués dans des publications aéronautiques et faire l'objet d'avis aux navigateurs aériens. Le commandant de bord de tout aéronef qui pénètre dans une zone interdite ou réglementée est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, d'atterrir sur l'aérodrome le plus rapproché en dehors de ladite zone. Tout aéronef en infraction doit, à la première sommation, atterrir sur l'aérodrome qui lui est désigné.

**Article L V.2.6 Voltige** La voltige et l'acrobatie aériennes pour les aéronefs civils doivent être exécutées conformément à la réglementation prévue à cet effet. Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec l'autorisation de l'Autorité de l'Aviation Civile.

**Article L V.2.7 Conduite négligente** 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. Il est interdit à toute personne se trouvant sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotiques ou de stupéfiants de conduire ou de faire fonction de membre d'équipage.

**Article L V.2.8 Documents de bord, entrée et sortie** Lors de l'arrivée ou du départ d'un aéronef, en quelque lieu que ce soit, l'Autorité de l'Aviation Civile a le droit de visiter l'aéronef et d'examiner les certificats et documents exigés par les lois et règlements relatifs à l'aviation civile et relatifs à l'immatriculation, la navigabilité et l'exploitation. La liste de ces documents, les conditions de leur délivrance, de leur retrait et de leur validité sont fixées par voie réglementaire. Tout aéronef arrivant sur le territoire djiboutien ou le quittant et pendant son séjour doit se conformer aux dispositions du présent Code et de toutes autres lois en vigueur en République de Djibouti, en particulier à celles concernant l'admission des équipages, des passagers et de marchandises et les formalités d'immigration, de passeport, de douane et de quarantaine. Tout aéronef en circulation en quelque lieu qu'il se trouve, doit se soumettre aux injonctions de l'Autorité de l'Aviation Civile, des postes et aéronefs de police et douane, sous quelque forme que cette injonction lui soit donnée. L'Autorité de l'Aviation Civile, les autorités administratives de la police, de la douane pourront notamment lorsque la sûreté ou la sécurité des vols l'exige, procéder à la visite des personnes, des bagages et du fret en évitant de causer un retard déraisonnable. Un décret en détermine les modalités. L'Autorité de l'Aviation Civile spécifie dans les publications d'information aéronautique (AIP) les consignes à respecter par les équipages et les passagers relatives à l'arrivée et au départ.

**Chapitre V-3 ATERRISSAGE**

**Article L V.3.1 Atterrissage** Les aéronefs qui effectuent un vol international doivent : a) suivre, pour franchir la frontière, la route aérienne qui leur est imposée ; b) utiliser au départ et à l'arrivée un aéroport international. Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées par autorisation administrative d'utiliser un aéroport international, conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire.

**Chapitre V-4 SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

**Article L V.4.1 Définition** Aux fins du présent Code, services de la circulation aérienne est un terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome). Des services de la circulation aérienne sont établis et assurés dans la région d'information de vol, les régions de contrôle et les zones de contrôle de la République de Djibouti. L'Autorité de l'Aviation Civile fixe les règles concernant les portions d'espaces, conformément aux recommandations des conférences aéronautiques régionales : régions d'information de vols, régions de vols, régions de contrôle, routes et voies aériennes dans lesquelles sont assurés des services d'information de vol, de

contrôle et d'alerte. Les règles et procédures applicables par les services de la circulation aérienne sont définies par voie réglementaire. Article L V.4.2 Informations aéronautiques et avis aux navigateurs aériens Les limites de ces diverses portions d'espace, les centres de contrôle ou d'information de vol ainsi que toute indication concernant le fonctionnement de ces divers services de la circulation aérienne, font l'objet d'informations aéronautiques ou d'avis aux navigateurs aériens. Conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur, l'Autorité de l'Aviation Civile élabore, publie et tient à jour une publication d'information aéronautique et émet des avis aux navigateurs aériens. Sur les aérodromes internationaux de la République de Djibouti, sur d'autres aérodromes si nécessaires, sont créés des bureaux d'information chargés, sous le contrôle technique de l'Autorité de l'Aviation Civile, de fournir aux équipages et exploitants tous renseignements utiles pour la préparation des vols, et essentiels pour la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne sur les tronçons de route partant de l'aérodrome. L'Autorité peut déléguer ce contrôle à un organisme dûment habilité. Article L V.4.3 Télécommunications L'Autorité de l'Aviation Civile s'assure que les organismes ou entreprises responsables de l'établissement d'un réseau national des télécommunications aéronautiques et d'aide à la navigation aérienne prennent les mesures qu'il estime nécessaire pour se conformer aux dispositions du présent Code. Tout système et équipement de radiocommunications et d'aides à la navigation aérienne existant ou à créer sont soumis au contrôle technique de l'Autorité de l'Aviation Civile. Les aides et services fournis par les services de la circulation aérienne aux aéronefs en vol donnent lieu à la perception des redevances de route correspondant à la rémunération des services rendus.

Chapitre V-5 METEOROLOGIE AERONAUTIQUES Article L V.5.1 Assistance météorologique Les dispositions qui déterminent l'assistance météorologique font l'objet d'une publication d'information aéronautique (AIP). Les conditions relatives à la fourniture par les services de météorologie aéronautiques des informations nécessaires pour assurer une circulation aérienne sûre et ordonnée, sont fixées par voie réglementaire. TITRE VI – TRANSPORT AERIEN PUBLIC

Chapitre VI-1 DROITS DE TRAFIC ET AUTORISATION D'EXPLOITATION Article L VI.1.1 Entreprise de transport aérien public Est réputée entreprise de transport aérien public, au sens du présent Code, toute personne, physique ou morale, qui effectue habituellement le transport par aéronefs, moyennant une rémunération. Les services aériens de transport public sont réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux. Sont réputés réguliers les services aériens de transport public qui sont caractérisés par une série de vols accessibles au public entre deux ou plusieurs points fixés à l'avance suivant des itinéraires approuvés et se conformant à des horaires préétablis et publiés, ou ceux comportant une fréquence et une régularité telle que leurs vols constituent une série systématique. Sont réputés non réguliers les services aériens de transport public qui ne réunissent pas toutes les caractéristiques énumérées à l'alinéa précédent. Article L VI.1.2 Licence d'exploitation et certificat de transporteur aérien L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation délivrée à titre individuel par l'Autorité de l'Aviation Civile dans les conditions fixées par voie réglementaire, en plus du certificat de transporteur aérien émis en conformité avec le présent Code. Cette licence est délivrée notamment au vu de garanties morales, financières et techniques que présente l'entreprise intéressée et sur l'opportunité de la création d'un service nouveau de transport aérien. Les conditions de délivrance, de renouvellement, de suspension et de retrait de la licence d'exploitation d'une entreprise de transport aérien public sont fixées par voie réglementaire. L'acte portant délivrance de la licence d'exploitation mentionne le type de transport autorisé ainsi que les paramètres de l'exploitation à savoir : la durée, la zone, le type d'exploitation, les aéronefs exploités. Article L VI.1.3 Autorisation d'exploitation Toute demande d'autorisation pour l'exploitation d'un service aérien doit comporter entre autres les renseignements fixés par voie réglementaire. Sauf dispositions contraires dans un accord international bilatéral ou multilatéral, doivent faire l'objet d'une demande introduite par la voie diplomatique : a) l'exploitation d'un service aérien international régulier ; b) l'exploitation d'un service aérien international non régulier pour les aéronefs immatriculés dans un pays non membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Article L VI.1.4 Cession d'exploitation Aucune entreprise agréée ou titulaire d'une licence d'exploitation ne peut céder à une autre entreprise l'exploitation de tout ou partie de ses activités qui constituent un service aérien, au sens du présent Code. Article L VI.1.5 Contrôle Les entreprises exploitant les services aériens sont soumises durant l'exercice de leur activité aux contrôles découlant de l'application soit des conventions internationales, soit des lois et règlements en vigueur en matière se rattachant directement ou indirectement à la circulation aérienne, à la navigation aérienne, à l'exploitation technique des aéronefs. Les contrôles dont il est question ci-dessus sont exercés au sol et durant les vols suivant les conditions déterminées par voie réglementaire. Article L VI.1.6 Réquisition Le Gouvernement peut, en cas de calamité publique ou de nécessité impérieuse, procéder à la réquisition des aéronefs affectés à l'exploitation de n'importe quel service aérien. La réquisition des aéronefs peut impliquer aussi la réquisition des équipages tant en personnel navigant qu'en personnel qualifié pour l'accomplissement de certaines tâches au sol. Article L VI.1.7 Itinéraires Aucune entreprise de services aériens réguliers de transport public ne peut modifier ses itinéraires ou abandonner l'exploitation d'une route ou d'un tronçon de route, sans s'être conformée au

préalable aux conditions définies par voie réglementaire. Article L VI.1.8 Aéronefs utilisés Tous les aéronefs utilisés par des entreprises djiboutiennes de transport public doivent être immatriculés en République de Djibouti. Toutefois, au cas où, par manque d'équipement dûment prouvé, une entreprise est obligée de louer ou d'affréter temporairement un aéronef immatriculé à l'étranger, l'Autorité de l'Aviation Civile peut autoriser l'emploi d'un tel aéronef par cette entreprise ; un permis provisoire de circulation d'une durée limitée tel que spécifiée par voie réglementaire, lui sera accordé.(.....supprimé). Les aéronefs acquis, loués ou affrétés doivent répondre aux conditions techniques fixées par voie réglementaire. Article L VI.1.9 Admission d'aéronefs étrangers Les conditions relatives à la délivrance d'une autorisation pour exercer une activité contre rémunération en République de Djibouti avec des aéronefs immatriculés dans un État étranger sont définies par voie réglementaire, de même que pour effectuer un survol de l'espace aérien djiboutien ou une escale technique sur le territoire djiboutien. Article L VI.1.10 Transport de courrier et colis postaux Le transport du courrier et des colis postaux par voie aérienne fait l'objet d'un contrat conclu, conformément aux dispositions des Conventions d'Union Postale Universelle. Les conditions spécifiques au transport de courrier/colis postaux sont définies par voie réglementaire.

Chapitre VI-2 CONTRAT DE TRANSPORT DE PERSONNES, BAGAGES ET MARCHANDISES Article L VI.2.1 Contrat de transport – généralités Le contrat de transport aérien est celui par lequel une personne physique ou morale, appelée transporteur, s'engage moyennant rémunération à acheminer par air d'un point d'origine à un point de destination soit des personnes avec ou sans bagages, soit des marchandises reçues d'un expéditeur pour être remis à un destinataire, soit du courrier. L'absence de titre ou l'irrégularité des mentions requises par le présent chapitre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport. Les conditions de transport dûment déposées auprès de l'Autorité de l'Aviation Civile et approuvées ou homologuées par elle seront considérées comme des conditions de contrat valides sauf entente contraire entre les parties. Pour les transports internationaux, le transporteur ne peut embarquer les passagers, même à titre gratuit, qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues. Article L VI.2.2 Conventions internationales applicables.....supprimé Section 1 : Transport intérieur et transport international soumis à la Convention de Montréal du 28 mai 1999.....supprimée Article L VI.2.3 Champ d'application.....supprimé Sous-section 1 : Titre de transport et lettre de transport Article L VI.2.4 Contrat de transport de passagers 1° Le contrat de transport des passagers doit être constaté par la délivrance d'un titre de transport, individuel ou collectif. 2° Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant :a) l'indication des points de départ et de destination ;b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie à la Convention de Montréal et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales. 3° L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent au premier alinéa peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans cet alinéa. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offre de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées. 4° Le transporteur délivre au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré. 5° Le transporteur donne au passager un avis écrit indiquant que la Convention de Montréal du 28 mai 1999 régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard. Article L VI.2.5 Contrat de transport de marchandises 1° Le contrat de transport par air de marchandises est constaté par la délivrance d'une lettre de transport aérien. 2° L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens. 3° La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent :a) l'indication des points de départ et de destination ;b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie à la Convention de Montréal et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales ;c) la mention du poids de l'expédition. 4° L'expéditeur peut être tenu, pour accomplir les formalités nécessaires de douane, de police et d'autres autorités publiques en conformité avec la législation applicable, d'émettre un document indiquant la nature de la marchandise. Cette disposition ne crée pour le transporteur aucun devoir, obligation ni responsabilité. 5° La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux :a) le premier exemplaire porte la mention "pour le transporteur"; il est signé par l'expéditeur ;b) le deuxième exemplaire porte la mention "pour le destinataire" ; il est signé par l'expéditeur et le transporteur ;c) le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise. 6° La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre. 7° Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, ce dernier est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur. 8° Lorsqu'il y a plusieurs colis :a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de

récépissés de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au deuxième alinéa sont utilisés. Sous-section 2 : Responsabilité Article L VI.2.6 Dommages aux passagersLe transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produite à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.Pour les dommages visés à l'alinéa précédant et ne dépassant pas 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut pas exclure ou limiter sa responsabilité.Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au premier alinéa dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager s'il prouve :a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires ; ou b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un acte ou omission préjudiciable d'un tiers. Article L VI.2.7 Dommages pour retardLe transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises.Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre. Article L VI.2.8 Dommages au passager pour retardEn cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4150 droits de tirage spéciaux par passager. Article L VI.2.9 Dommages aux bagagesLe transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés.Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages.Dans le cas des bagages non enregistrés, dont la personne transportée a conservé la garde, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1 000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison. Article L VI.2.10 Limite de responsabilitéLes dispositions de l'

#### article VI

2.8 et du dernier alinéa de l'

#### article VI

2.9 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions. Article L VI.2.11 Dommages aux marchandisesDans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article L VI.2.5, alinéa 2o, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien, c'est-à-dire la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur. Article L VI.2.12 Révision des limites en raison de l'inflationUn décret peut réviser à la hausse les limites de responsabilité fixées dans la présente section pour tenir compte de l'inflation, en conformité avec les dispositions de l'article 24 de la Convention de Montréal du 28 mai 1999. Sous-section 3 : Exonération Article L VI.2.13 Dispositions généralesDans le cas où il fait la preuve que la négligence

ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la présente section.

**Article L VI.2.14 Stipulation ou absence de limites** Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente section, ou ne comporter aucune limite de responsabilité. Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente section est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

**Article L VI.2.15 Transport de marchandises** Le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants : a) la nature ou le vice propre de la marchandise ; b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires ; c) un fait de guerre ou un conflit armé ; d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

**Sous-section 4 : Action en responsabilité**

**Article L VI.2.16 Transporteurs successifs** Au cas où un transport par aéronef, exécuté par plusieurs transporteurs successifs, est considéré comme un transport unique par convention entre les parties, chaque transporteur étant ainsi réputé partie au contrat, le recours pour dommage aux personnes ne peut être exercé que contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait cause du dommage, sauf si le premier transporteur a assumé par contrat la responsabilité pour tout le transport, le recours pour dommage à des bagages enregistrés ou à des marchandises pourra être exercé, non seulement contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours de laquelle la destruction, la perte, l'avarie ou le retard s'est produit, mais encore par l'expéditeur contre le premier transporteur et par le destinataire contre le dernier, tous ces transporteurs étant solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

**Article L VI.2.17 Protestation préalable** En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise aura été mis à disposition. Toute protestation doit être faite par écrit et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation. À défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

**Article L VI.2.18 Délais de recours** L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport. Le mode de calcul du délai est déterminé par le droit du tribunal saisi de l'affaire.

**Article L VI.2.19 Juridictions compétentes** Les actions en responsabilité pour dommages aux personnes, bagages ou marchandises transportés devront être portées, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du domicile du transporteur aérien, soit du siège social de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être également intentée, outre devant les juridictions mentionnées à l'alinéa précédent, devant la juridiction du territoire d'un Etat partie à la Convention de Montréal du 28 mai 1999 où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

**Article L VI.2.20 Dommages-intérêts, dépens et autres frais** Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente section sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. Les limites fixées par la présente section n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à la loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai. Le tribunal ne pourra pas accorder de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

Section 2 : Transports internationaux soumis à la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, modifiée ou non par le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955.....supprimée Article L VI.2.21 Champ d'application.....supprimé Article L VI.2.22 Dispositions incluses dans le présent Code.....supprimé Article L VI.2.23 Interprétation.....supprimé Article L VI.2.24 Conversion en francs Djibouti.....supprimé

Section 3 : Affrètement et location Article L VI.2.25 AffrètementLe contrat d'affrètement est un contrat par lequel une personne appelée fréteur, qui a la disposition d'un aéronef, cède moyennant rémunération à une autre personne appelée affréteur l'utilisation de tout ou partie de la capacité de cet aéronef avec son équipage pour une durée déterminée.Si le fréteur conserve la conduite technique de l'aéronef et la direction de l'équipage sur lequel il conserve autorité, le fréteur est considéré comme exploitant de l'aéronef et l'affréteur comme le transporteur à condition que le nom de ce dernier figure sur les divers documents constituant des contrats de transport.Si l'affréteur assume toutes les obligations d'un exploitant aux termes du contrat d'affrètement et a le droit de donner des ordres à l'équipage pendant toute la durée de l'affrètement, l'affréteur est considéré comme exploitant et transporteur. Article L VI.2.26 LocationLe contrat de location est un contrat par lequel le loueur cède, moyennant rémunération, à une autre personne appelée locataire, l'utilisation de la capacité totale d'un aéronef sans équipage pour une durée déterminée.Le locataire qui assure la conduite technique de l'aéronef avec un équipage de son choix est considéré comme exploitant de l'aéronef et transporteur pour tous les contrats de transport auxquels il est partie. Article L VI.2.27 Forme du contratLes contrats d'affrètements et de location doivent, pour être opposable au tiers, faire l'objet d'un écrit.Lorsque la durée de l'affrètement ou de location est supérieure à 30 jours, le contrat doit être noté sur le registre d'immatriculation.

TITRE VII – TRAVAIL AÉRIEN, SERVICES AÉRIENS PRIVÉS ET ÉCOLES

Chapitre VII-1 TRAVAIL AERIEN Article L VII.1.1 DéfinitionsAux fins du présent Code, est qualifié de travail aérien toute activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.L'ensemble des activités considérées services de travail aériens sont définies par voie réglementaire. Article L VII.1.2 Licence d'exploitationL'exploitation d'une entreprise de travail aérien est soumise à une licence d'exploitation délivrée par l'Autorité de l'Aviation Civile.Les conditions de délivrance, de renouvellement, de suspension et de retrait de la licence d'exploitation d'une entreprise de travail aérien sont fixées par voie réglementaire. Article L VII.1.3 AutorisationSont soumis à l'agrément de l'Autorité de l'Aviation Civile:a) tout travail aérien occasionnel effectué au moyen d'un aéronef qui n'appartiendrait pas à un qui ne serait pas affrété par une entreprise couverte par une licence d'exploitation ;b) l'organisation de meetings ou de rallyes aériens ;c) l'organisation de tout spectacle comportant des évolutions d'aéronefs.Les modalités de délivrance de l'autorisation sont fixées par voie réglementaire.L'autorisation d'exploitation est accordée aux entreprises requérantes, à titre individuel par l'Autorité de l'Aviation Civile et la durée pour laquelle l'autorisation est valable est précisée. Article L VII.1.4 Cession d'exploitationAucune entreprise agréée ou détentrice d'une licence d'exploitation ou d'une autorisation spéciale et temporaire, ne peut céder à une autre entreprise, l'exploitation de tout ou partie de ses activités qui constituent un service de travail aérien au sens du présent Code. Article L VII.1.5 Aéronefs utilisésTous les aéronefs utilisés par des entreprises djiboutiennes de travail aérien doivent être immatriculés en République de Djibouti.Toutefois, au cas où, par manque d'équipement dûment prouvé, une entreprise est obligée de louer ou d'affréter temporairement un aéronef immatriculé à l'étranger, l'Autorité de l'Aviation Civile peut autoriser l'emploi d'un tel aéronef par cette entreprise ; un permis provisoire de circulation d'une durée spécifiée par voie réglementaire, lui est alors accordé.Les aéronefs acquis, loués ou affrétés doivent répondre aux conditions techniques fixées par le présent Code.

Chapitre VII-2 SERVICES AERIENS PRIVES Article L VII.2.1 DéfinitionSont réputés services aériens privés toutes les activités aériennes assurées par des entreprises ou des particuliers n'entrant ni dans le cadre du transport public aérien ni dans celui du travail aérien. Article L VII.2.2 ExploitationL'exploitation des services aériens privés autres que les aéroclubs et les écoles d'aviation n'est pas soumise à la délivrance d'une licence d'exploitation.Toutefois, il est fait obligation à toute personne exploitant ce genre de service aérien de se conformer aux prescriptions relatives notamment à l'immatriculation, à l'exploitation technique des aéronefs, aux certificats de navigabilité, aux licences du personnel navigant, aux documents de bord, à la police de l'air, ainsi qu'aux règles relatives à la circulation aérienne.Les conditions techniques d'exploitation des services aériens privés sont fixées par voie réglementaire. Article L VII.2.3 Conditions de circulation – Aéronefs étrangersAu cas où des aéronefs immatriculés dans un État étranger désirent entrer en République de Djibouti soit aux fins de tourisme, soit à toutes autres fins ne donnant pas lieu à rémunération, soit simplement pour survoler l'espace aérien djiboutien, avec ou sans escale technique, ils doivent, sous réserve d'accords internationaux aériens ou d'autorisations spéciales, satisfaire aux obligations définies par

voie réglementaire. Article L VII.2.4 Interdictions Les aéronefs des services privés ne peuvent en aucun cas assurer les services de transport aérien public ou de travail aérien.

Chapitre VII-3 AEROCUBS Article L VII.3.1 Obligation L'exploitation des aéroclubs est soumise à l'agrément de l'Autorité de l'Aviation Civile. Article L VII.3.2 Agrément et surveillance La délivrance de l'agrément, son retrait et l'exercice de la surveillance des aéroclubs sont assurés par l'Autorité de l'Aviation Civile dans des conditions déterminées par voie réglementaire.

Chapitre VII-4 ECOLES D'AVIATION Article L VII.4.1 Obligation L'exploitation des écoles d'aviation est soumise à l'agrément de l'Autorité de l'Aviation Civile. Article L VII.4.2 Agrément et surveillance La délivrance de l'agrément, son retrait et l'exercice de la surveillance des écoles d'aviation sont assurés par l'Autorité de l'Aviation Civile dans des conditions déterminées par voie réglementaire. Article L VII.4.3 Homologation de la formation aéronautique L'agrément des écoles d'aviation est conditionné notamment à l'approbation de leurs programmes d'études et d'enseignement. Les écoles d'aviation agréées fonctionnent sous le contrôle et la surveillance de l'Autorité de l'Aviation Civile. TITRE VIII – RESPONSABILITE ET ASSURANCE

Chapitre VIII-1 RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT A L'EGARD DES TIERS A LA SURFACE Article L VIII.1.1 Dommages causés aux personnes et aux biens des tiers à la surface L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux personnes et aux biens des tiers à la surface, par les évolutions de l'aéronef ou par les personnes ou objets qui en tomberaient. (.....supprimé). Article L VIII.1.2 Réparations.....supprimé

Chapitre VIII-2 RESPONSABILITE DU FAIT DE L'ABORDAGE ENTRE AERONEFS Article L VIII.2.1 Cas de responsabilités En cas d'abordage de plusieurs aéronefs en évolution : a) s'il est prouvé que la faute de l'exploitant de l'un de ces aéronefs ou celle de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions a été la cause de dommages à un autre aéronef ou d'autres aéronefs, ou du non-usage de ce ou ces aéronefs ou de dommages à des personnes ou des biens à bord de ce ou de ces aéronefs, cet exploitant est responsable de tous les dommages; b) si les dommages sont dus à la faute des exploitants de deux ou plusieurs aéronefs, ou de leurs préposés, chacun d'eux est responsable à l'égard des autres du dommage subi par eux en proportion de la gravité de la faute qu'ils ont respectivement commise en causant le dommage. Article L VIII.2.2 Limites de responsabilités Le régime de responsabilité de droit commun est applicable mais l'exploitant d'aéronef impliqué dans un abordage n'encourt pas une responsabilité supérieure aux limites suivantes : a) pour la perte de l'autre aéronef ou le dommage subi par celui-ci, la valeur marchande avant l'abordage ou le coût des réparations ou du remplacement, le chiffre retenu étant le plus petit ; b) pour le non-usage de cet aéronef, 10% de la valeur retenue pour cet aéronef au paragraphe ci-dessus ; c) pour la mort de personnes à bord de cet autre aéronef, pour les blessures ou retard subi par elles, dommages ou perte des bagages ou marchandises, les montants prévus dans la Convention de Montréal du 28 mai 1999.

Chapitre VIII-3 ASSURANCES ET GARANTIES Article L VIII.3.1 Obligation Tout aéronef civil qui assure en République de Djibouti un service aérien ou qui survole le territoire de Djibouti qu'il soit immatriculé en République de Djibouti ou à l'étranger, doit être assuré en ce qui concerne la responsabilité de son exploitant pour les dommages causés aux tiers et les dommages causés aux personnes, aux bagages et aux marchandises qu'il transporte. Article L VIII.3.2 Réparation des dommages La somme assurée en vue de permettre la réparation des dommages mentionnés à l'article L VIII.3.1 ne doit pas être inférieure aux limites de responsabilité de l'exploitant fixées au présent titre et au titre VI. Article L VIII.3.3 Entreprise d'assurance Pour les aéronefs immatriculés en République de Djibouti, l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance, société ou assureur dont le choix est approuvé par l'Autorité de l'Aviation Civile. Pour les aéronefs immatriculés à l'étranger ; l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance agréée par l'État d'immatriculation. Article L VIII.3.4 Avances sur paiement Les garanties et assurances prévues par le présent Code et destinées à garantir la réparation des dommages résultant de responsabilités contractuelles ou extracontractuelles sont affectées spécialement et par préférence aux paiements des indemnités correspondantes. En cas d'accident entraînant la mort ou la lésion de passagers, l'exploitant et son assureur verseront sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats, étant entendu que ces avances : a) ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité ; et b) peuvent être déduites des montants versés ultérieurement à titre de dédommagement. Article L VIII.3.5 Attestation d'assurance Une attestation d'assurance doit être présentée à toute demande de l'Autorité de l'Aviation Civile ou des agents de la force publique. L'Autorité de l'Aviation Civile veillera à ce que les assurances prescrites au présent chapitre restent en vigueur pendant toute la période de validité de toute licence ou certificat nécessitant comme condition préalable la détention d'une assurance en vigueur. TITRE IX – SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE Article L IX.1.1 Définition Aux fins du présent titre, système de gestion de la sécurité signifie une approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires. Article L IX.1.2 Champ d'application Un décret détermine : a) les catégories de personnes physiques ou morales qui doivent élaborer et

appliquer un système de gestion de la sécurité ;b) les différents critères à suivre dans l'élaboration du système de la gestion de la sécurité en vue de son approbation par l'Autorité de l'Aviation Civile etc) les conditions d'intervention de L'autorité et des inspecteurs de l'aviation civile à ce sujet. Article L IX.1.3 Pouvoirs de l'AutoritéL'Autorité de l'Aviation Civile approuve le système de la gestion de la sécurité des personnes soumises au décret mentionné à l'article précédent, sous peine d'une amende administrative, de retrait de la certification ou de l'agrément, tel que déterminé par décret. TITRE X – RECHERCHE ET SAUVETAGE, ENQUÊTES TECHNIQUES Chapitre X-1 DISPOSITIONS GENERALES Article L X.1.1 Définitions Aux fins du présent Code, on entend par : Accident : événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel : a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve

- dans l'aéronef, ou– en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou– directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres, ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle
- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et– qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneumatiques, aux freins, aux carénages ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ; ou c) l'aéronef a disparu ou est complètement inaccessible ; Blessure grave : toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui
- nécessite l'hospitalisation pendant plus de quarante-huit heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou– se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou– se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou– se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou– se traduit par des brûlures de deuxième ou de troisième degré ou par des brûlures affectant plus que 5% de la surface du corps ; ou– résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux ; Blessure mortelle : toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne sa mort dans les trente jours qui suivent la date de cet accident ; Causes : les actes, omissions, événements ou conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à l'accident ou à l'incident ; Enquête : activités menées en vue de prévenir les accidents et les incidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité ; Événement : tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelles, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef tels qu'ils sont définis au présent titre ; Incident : un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation ; Incident grave : un incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire ; Recommandation de sécurité : toute proposition formulée par l'organisme d'enquête sur les accidents de l'État qui a mené l'enquête technique, sur la base de renseignements résultant de cette enquête, en vue de prévenir les accidents et les incidents. Article L X.1.2 Déclaration par le commandant de bord Tout accident ou incident affectant ou pouvant affecter la sécurité d'un aéronef civil, survenu au sol ou dans l'espace aérien soumis à la souveraineté djiboutienne doit être déclaré par le commandant de bord soit aux autorités aéroportuaires les plus proches soit au centre de contrôle aérien avec lequel il est en liaison. La déclaration précise si l'événement a causé des dommages aux personnes ou aux biens. Si le commandant de bord est hors d'état de faire la déclaration mentionnée ci-dessus, celle-ci incombe aux autres membres de l'équipage, aux dirigeants de la société exploitant l'aéronef, au président de l'aéro-club dont dépend l'aéronef, ou au propriétaire de l'appareil. La déclaration est dans ce cas faite au Bureau responsable des enquêtes sur les accidents et incidents. Article L X.1.3 Accident ou incident survenu hors du territoire Lorsque l'accident ou incident est survenu à un aéronef djiboutien hors du territoire ou de l'espace aérien soumis à la souveraineté djiboutienne, la déclaration prévue ci-dessus est effectuée par les mêmes personnes au service mentionné ci-dessus ainsi que, le cas échéant, aux autorités de l'État du lieu de l'évènement. Article L X.1.4 Déclaration par toute personne Toute personne physique ou morale qui, dans l'exercice d'une activité régie par le

présent Code, a connaissance d'un accident ou d'un incident d'aviation civile est tenue d'en rendre compte sans délai au Bureau d'enquêtes ou, le cas échéant, à son employeur selon les modalités fixées par voie réglementaire . Article L X.1.5 Absence de sanction Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident ou incident, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité. Article L X.1.6 Dommages aux personnes et aux biens Quand l'accident ou l'incident entraîne des dommages aux personnes ou aux biens, le Procureur de la République du lieu d'occurrence est tenu informé. Si une procédure judiciaire est ouverte, le Ministre chargé des transports communique aux autorités judiciaires, sur leur demande, tous renseignements en sa possession.

Chapitre X-2 RECHERCHES ET SAUVETAGE Article L X.2.1 Recherches et sauvetage Un service et un programme de recherche et sauvetage est établi au sein du ministère chargé des transports. Un décret en détermine les modalités, ainsi que les plans d'intervention et les moyens pour les mettre en œuvre. Les aéronefs des entreprises djiboutiennes de transport et tous autres aéronefs immatriculés en République de Djibouti doivent, dans la mesure de leur possibilité, participer aux opérations de recherches et sauvetage. Toutes les autorités administratives en République de Djibouti prendront les mesures pour faciliter, dans la mesure du possible, l'entrée en République de Djibouti, du personnel et des équipements des autres États qui participent aux opérations de recherche et sauvetage. Le Ministre chargé des transports peut, s'il l'estime nécessaire, réquisitionner tout aéronef, véhicule ou embarcation. Il peut conclure des accords pour prestation d'assistance avec des autorités locales ou des personnes physiques ou morales privées. Les frais de recherches et sauvetage, les frais d'enlèvement ou de destruction d'épaves sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef ou des ayants droit. Article L X.2.2 Déclaration de disparition Toute personne qui trouve une épave d'aéronef ou un élément d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité administrative la plus proche dans les plus brefs délais de la découverte. En cas de disparition sans nouvelle d'un aéronef, l'appareil n'est réputé perdu que trois mois à partir de la date de l'envoi des dernières nouvelles à son propos. Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration du délai prévu à l'alinéa précédent, être déclaré par jugement conformément aux dispositions du Code Civil. Les intéressés peuvent également se pourvoir conformément aux dispositions du Code Civil, à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'absence. L'Autorité de l'Aviation Civile pourra, sur demande, déclarer aux autorités responsables, le cas échéant, la présomption de disparition. Les modalités d'exécution des alinéas précédents suivront les dispositions du Code Civil.

Chapitre X-3 ENQUÊTES TECHNIQUES Article L X.3.1 Objet Le présent chapitre a pour but d'améliorer la sécurité aérienne en facilitant la réalisation diligente d'enquêtes techniques, et ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités. L'enquête technique menée à la suite d'un accident ou d'un incident d'aviation civile a pour seul objet, dans le but de prévenir de futurs accidents ou incidents et sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire, de collecter et d'analyser les informations utiles, de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de cet accident ou incident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité. Le présent chapitre concerne les enquêtes sur les accidents et incidents de l'aviation civile qui se sont produits sur le territoire ou dans l'espace aérien djiboutien. Le présent chapitre s'applique également en dehors du territoire ou de l'espace aérien djiboutien, si l'accident ou l'incident concerne un aéronef immatriculé en République de Djibouti ou exploité par une personne physique ou morale ayant en République de Djibouti son siège statutaire ou son principal établissement et si : a) l'accident ou l'incident survenant sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre État, ce dernier n'ouvre pas une enquête technique ; b) l'accident ou l'incident concernant un aéronef immatriculé dans un autre État, ce dernier n'ouvre pas une enquête technique. Le présent chapitre ne s'applique pas aux aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation aérienne militaire ou de ceux appartenant à un autre État qui ne sont pas inscrits au registre d'immatriculation des aéronefs civils de cet État. Article L X.3.2 Bureau d'enquêtes Il est créé au sein du ministère chargé des transports un Bureau chargé des enquêtes, fonctionnellement indépendant, notamment de l'Autorité de l'Aviation Civile et d'Aéroport de Djibouti, et, en général, de toute autre partie dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission confiée au Bureau d'enquêtes. Un décret définit les conditions et modalités dans lesquelles les déclarations d'accident, d'incident grave, d'incident ou d'évènement doivent être produites, les procédures d'enquête, et selon quelles procédures les enquêteurs techniques de nationalité étrangère peuvent être autorisés à participer à des investigations sur le territoire djiboutien, lorsque leur présence est nécessaire au bon déroulement de l'enquête. Les activités confiées à ce Bureau comprennent également la collecte et à l'analyse de données relatives à la sécurité aérienne, notamment à des fins de prévention, pour autant que ces activités n'affectent pas son indépendance et n'impliquent de sa part aucune responsabilité d'ordre réglementaire ou administrative ou en matière de normes. Ce Bureau est doté des moyens qui lui permettent d'accomplir sa mission en toute indépendance par rapport aux autorités et doit pouvoir disposer, pour ce faire,

de ressources suffisantes. Ses enquêteurs bénéficient d'un statut qui leur accorde les garanties d'indépendance nécessaires. Il comprend au moins un enquêteur capable d'exercer la fonction d'enquêteur désigné en cas d'accident ou d'incident grave d'aéronef. Les enquêteurs prêtent le serment prévu pour les inspecteurs de l'aviation civile au Titre XII du présent Code, en changeant le terme "inspecteur" par "enquêteur".

**Article L X.3.3 Délégation et assistance étrangère** Le Bureau peut : a) déléguer à un autre État membre de la Convention de Chicago sur l'aviation civile internationale tout ou partie de l'enquête technique ; b) accepter la délégation par un autre État membre de la Convention de Chicago sur l'aviation civile internationale de tout ou partie d'une enquête technique ; c) demander l'assistance d'organismes ou d'entités d'autres États membres pour qu'ils fournissent : (i) les installations, équipements et appareils qui leur permettent : 1) de procéder à l'expertise des débris d'épaves et des équipements de bord et d'autres objets présentant un intérêt aux fins de l'enquête ; 2) d'exploiter les indications des enregistreurs de bord ; 3) de mettre en mémoire et d'exploiter les données informatiques concernant les accidents d'aéronefs ; (ii) les experts spécialisés dans ce type d'enquêtes, afin de leur confier des travaux déterminés, et cela uniquement dans le cas d'une enquête ouverte à la suite d'un accident majeur.

**Article L X.3.4 Dispositions à prendre en cas d'accident ou d'incident grave** Tout accident ou incident grave fait l'objet d'une enquête. Le Bureau peut prendre des mesures pour permettre la réalisation d'une enquête sur un incident non visé au premier alinéa s'il peut espérer en tirer des enseignements en matière de sécurité. Un décret définit le statut juridique et la procédure de l'enquête permettant aux enquêteurs désignés d'accomplir leur mission de la manière la plus efficace et dans les délais les plus courts.

**Article L X.3.5 Indépendance** Dans le cadre de l'enquête, le Bureau ou les personnes chargées de l'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée. L'étendue des enquêtes et la procédure à suivre pour effectuer ces enquêtes sont déterminées par le Bureau compte tenu des principes énoncés et de l'objectif visé par le présent chapitre et en fonction des enseignements qu'il entend tirer de l'accident ou de l'incident grave aux fins d'amélioration de la sécurité.

**Article L X.3.6 Pouvoirs des enquêteurs** Les enquêteurs peuvent accéder librement au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef ou à son épave et à son contenu pour procéder sur place à toute constatation utile. Si nécessaire, les enquêteurs prennent toute mesure de nature à permettre la préservation des indices. Les enquêteurs et, le cas échéant, en coopération avec les autorités responsables de l'enquête judiciaire, sont autorisés notamment à : a) avoir librement accès au lieu de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'appareil, son contenu ou son épave ; b) avoir un accès immédiat au contenu des enregistreurs de bord et de tout autre enregistrement, ainsi qu'à l'exploitation de ces éléments ; c) effectuer un relevé immédiat des indices et un prélèvement contrôlé, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident ; d) avoir un accès immédiat aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués sur les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef, assister et d'exploiter les constatations faites dans le cadre des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente pour les besoins de l'enquête technique ; e) procéder à l'audition de témoins ; f) avoir librement accès aux informations pertinentes détenues par le propriétaire, l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef et par les autorités responsables de l'aviation civile ou de l'aéroport.

**Article L X.3.7 Procès-verbaux de constat** Des procès-verbaux sont établis par les enquêteurs à l'occasion des opérations effectuées en application de l'article précédent. Les procès-verbaux comportent la date et l'heure de début et de fin de l'intervention, le nom et la signature de l'enquêteur technique qui y procède, l'inventaire des débris, fluides, pièces, organes, ensembles mécanismes ou documents retenus ou vérifiés et, le cas échéant, les observations de la personne qui en avait la garde, et tout autre renseignement requis par les dispositions d'un décret à cet effet. Lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, une copie du procès-verbal est adressée à l'autorité judiciaire.

**Article L X.3.8 Diffusion des informations et des rapports d'enquête** Les enquêteurs et les experts auxquels ils font appel sont tenus au secret professionnel. Par dérogation, le responsable de l'enquête est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un accident ou un incident grave, aux dirigeants des entreprises de constructions ou d'entretien des aéronefs ou de leur équipements, aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des aéronefs ou de la formation des personnels. En outre, le responsable de l'enquête est habilité, dans le cadre de sa mission, à rendre publiques des informations sur les constatations faites par les enquêteurs, le déroulement de l'enquête et éventuellement ses conclusions provisoires. En cours d'enquête le responsable de l'enquête peut émettre des recommandations s'il estime que leur mise en œuvre dans les plus brefs délais est de nature à prévenir un accident ou incident grave.

**Article L X.3.9 Rapport** Le Bureau rend public au terme de l'enquête technique un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'événement. Ce rapport n'indique pas le nom des personnes. Il ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident et à la compréhension des recommandations de sécurité. Avant la remise du rapport, le Bureau peut recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels

intéressés. Ceux-ci sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation. Le Bureau rend public le rapport d'accident final dans les meilleurs délais et, si possible, dans les douze mois suivant la date de l'accident. Les autorités gouvernementales et administratives impliquées dans l'aviation civile prennent les mesures nécessaires pour assurer que les recommandations de sécurité formulées par les organismes ou entités d'enquête sont dûment prises en considération et, le cas échéant, suivies d'effet. Une recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident.

## TITRE XI – PERSONNEL AERONAUTIQUE

### Chapitre XI-1 CONDITIONS D'EXERCICE DU PERSONNEL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

#### Article L XI.1.1 Personnel aéronautique

Un décret détermine les catégories de personnel de l'aéronautique civile.

#### Article L XI.1.2 Licences et qualifications

Les titres désignés sous le nom de "licences" sanctionnent l'aptitude et le droit, d'exercer les privilèges correspondants sous réserve des qualifications prévues à l'alinéa ci-dessous. L'exercice des privilèges correspondants aux différentes qualifications indiquées sur les licences est subordonné à l'obtention, par le titulaire, de qualifications professionnelles spéciales eu égard à l'aéronef, au poste de travail, aux équipements et aux conditions d'exploitation. Les catégories et les privilèges des licences et qualifications du personnel aéronautique ainsi que les conditions de délivrance, prorogation, renouvellement, suspension ou retrait sont fixées par voie réglementaire. Les licences ne sont valables que pour une période limitée, elles peuvent être renouvelées après vérification périodique des diverses aptitudes requises.

#### Article L XI.1.3 Obligation

Nul ne peut exercer une fonction de membre d'équipage d'un aéronef ni exercer une fonction technique telle que contrôleur de la circulation aérienne, instructeur, technicien ou mécanicien de maintenance, agent technique d'exploitation, s'il n'est titulaire d'une licence et/ou qualifications en cours de validité correspondantes aux fonctions qu'il doit accomplir. Il est interdit à toute personne se trouvant sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotiques ou de stupéfiants de conduire un aéronef, de faire fonction de membre d'équipage ou d'exercer des fonctions de contrôleur de la circulation aérienne ou toutes autres fonctions liées à la circulation aérienne.

#### Article L XI.1.4 Délivrance et renouvellement des licences

L'Autorité de l'Aviation Civile délivre, renouvelle ou valide les licences et les qualifications conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire. Elles peuvent être suspendues pour une période limitée ou retirées définitivement. Dans ce dernier cas, l'Autorité de l'Aviation Civile devra entendre les explications de l'intéressé. La délivrance et le renouvellement des licences et des qualifications donnent lieu au versement de redevances, dont le montant est fixé par l'Autorité de l'Aviation Civile. Certains aéronefs, en raison de leurs caractéristiques particulières, peuvent être pilotés sans titre aéronautique dans des conditions fixées par voie réglementaire.

#### Article L XI.1.5 Validation des licences et qualifications étrangères

L'Autorité de l'Aviation Civile peut valider ou reconnaître une licence ou qualification délivrée par une autorité étrangère. Les conditions de validation de ces licences et qualifications sont fixées par voie réglementaire. La validation des licences et des qualifications étrangères donnent également lieu au versement de redevances, dont le montant est fixé par l'Autorité de l'Aviation Civile. Les certificats médicaux, les formations, les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence ainsi que les homologations d'entraîneurs synthétiques de vol, obtenus ou effectués dans un autre État dans des conditions équivalentes à celles établies par le présent Code sont reconnus valables au même titre que les certificats médicaux, les formations, les épreuves et contrôles de compétence et les homologations d'entraîneurs synthétiques de vol prévus au présent Code dans des conditions fixées par voie réglementaire.

#### Article L XI.1.6 Formation du personnel aéronautique

La formation du personnel aéronautique est réalisée dans des écoles ou dans des centres d'instruction agréés par l'Autorité de l'Aviation Civile selon des programmes homologués et des stages approuvés par l'Autorité de l'Aviation Civile conformément à la législation et la réglementation en vigueur. L'agrément des écoles/centres d'instruction peut être retirés lorsque l'une des conditions d'agrément cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme présente par ses méthodes de travail, le comportement de son personnel ou les matériels utilisés un risque pour la sécurité et après que l'organisme concerné a été mise en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu. Les entraîneurs synthétiques de vol destinés à la formation ou au maintien des compétences du personnel navigant doivent être homologués selon des conditions techniques fixées par voie réglementaire. Cette homologation est en outre soumise à la démonstration par l'opérateur de sa capacité à maintenir la conformité du matériel à ces conditions techniques.

#### Article L XI.1.7 Aptitude physique et mentale

Tout candidat à l'obtention ou au renouvellement de l'une des licences, de l'une des qualifications ou d'une carte de membre d'équipage, doit remplir les conditions d'aptitude physique et mentale fixées par voie réglementaire. L'aptitude physique et mentale est constatée par un certificat médical délivré par un centre de médecine aéronautique agréé par l'Autorité de l'Aviation Civile ou par un médecin agréé selon la nature de la licence. Aucun titulaire de licence ne peut exercer les privilèges de sa licence et des qualifications connexes pendant toute la période où il souffre d'une diminution de l'aptitude physique ou mentale, de quelque origine qu'elle soit, qui serait de nature à interdire l'octroi ou le renouvellement de son certificat médical. En cas de maladie, d'intervention chirurgicale ou d'accident entraînant

une incapacité de travail de plus de vingt (20) jours, ou en cas d'implication dans un accident ou incident grave d'aviation, le personnel navigant professionnel de conduite ou de cabine doit avoir l'accord d'un médecin agréé pour pouvoir reprendre ses fonctions à bord d'aéronef. Les contrôleurs de circulation aérienne sont aussi concernés par le deuxième cas. Les expertises médicales effectuées à la demande des entreprises au profit de leur personnel aéronautique (personnel navigant professionnel et personnel technique au sol), dans les conditions fixées par voie réglementaire, sont à leur charge. Les visites médicales effectuées périodiquement dans les conditions fixées par voie réglementaire, sont à la charge des entreprises employant le personnel. Article L XI.1.8 Temps de vol, périodes de service de vol et périodes de repos Les limites applicables au temps de vol et aux périodes de service de vol, ainsi qu'aux périodes de repos du personnel aéronautique professionnel de transport public et de travail aérien sont fixées par voie réglementaire. Article L XI.1.9 Contrôle du personnel aéronautique Le personnel aéronautique civil titulaire de licence en cours de validité est soumis au contrôle de l'Autorité de l'Aviation Civile en ce qui concerne notamment : a) la compétence professionnelle ; b) son utilisation par l'exploitant conformément à la législation en vigueur ; c) l'aptitude physique et mentale. Ce contrôle est exercé : a) soit par des agents désignés par de l'Autorité de l'Aviation Civile en raison de leur compétence et de leur expérience dans le domaine objet du contrôle ; b) par des organismes spécialisés désignés par de l'Autorité de l'Aviation Civile. L'opération de contrôle fait l'objet d'un ordre de mission qui confère aux agents chargés du contrôle le droit au libre accès aux installations, aux services et aux documents en rapport avec leurs missions. Les dépenses occasionnées par ce contrôle sont à la charge des entreprises et établissements objet du contrôle. Les conditions et les modalités d'exécution de ce contrôle sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre XI-2 PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL Article L XI.2.1 Catégories du personnel navigant professionnel La qualité de navigant professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant de façon habituelle et principale, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération. Un décret fixe les catégories du personnel navigant professionnel, les conditions à satisfaire pour en faire partie, et la durée du travail en vol. Article L XI.2.2 Personnel navigant de cabine Le personnel navigant de cabine, tel que stewards, hôtesses, doit être titulaire d'une licence de membre d'équipage délivrée par l'Autorité de l'Aviation Civile. Les conditions de délivrance et de renouvellement des qualifications ou certificats, tel un certificat de sécurité et de sauvetage, qui doivent être portés sur cette carte sont fixées par voie réglementaire. Article L XI.2.3 Attributions et autorité du commandant de bord L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord. Dans le cadre de l'exercice de ses fonctions, le commandant de bord est responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le vol. Il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol, changer éventuellement de destination chaque fois qu'il estime indispensable à la sécurité et sous réserve d'en rendre compte en fournissant les motifs de sa décision. Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, il peut s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. 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. Le commandant de bord est consignataire de l'aéronef et il est responsable de son 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 prend toutes les mesures et dispositions nécessaires à l'accomplissement de sa mission et il a le droit sans mandat spécial : a) d'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ; b) de faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ; c) de prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ; d) d'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et de le congédier. Pendant le vol, et en cas de décès ou d'empêchement du commandant de bord, le commandement de l'aéronef doit être assuré de plein droit jusqu'au lieu de l'atterrissage par le membre d'équipage suivant dans l'ordre fixé par la liste nominative de l'équipage dressée avant chaque vol. Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission. Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef. Article L XI.2.4 Pouvoirs du commandant de bord en cas d'infraction Lorsque le commandant de bord est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction aux lois pénales de l'État d'immatriculation de l'aéronef ou un acte qui peut compromettre ou compromet la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, ou compromet le bon ordre et la discipline à bord, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires : a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord ; b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ; c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités

compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent chapitre. Il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout État où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visées aux sous-alinéas (a) ou (b).

**Article L XI.2.5 Autres membres d'équipage et passagers**Le commandant de bord peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.

**Article L XI.2.6 Atterrissage avec une personne sous contrainte**Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions des articles L X.2.4 et L X.2.5 cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins que: a) ce point ne soit situé sur le territoire d'un autre État et que les autorités de cet État ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte n'aient été imposées à celle-ci, pour permettre sa remise aux autorités compétentes ; b) l'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le commandant de bord ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes ; c) la personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte. Le commandant de bord doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un État avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte, informer les autorités dudit État de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure. Le commandant de bord communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui, conformément à la loi de l'État d'immatriculation de l'aéronef, sont légitimement en sa possession.

**Article L XI.2.7 Absence de responsabilité**Lorsque l'application des mesures prévues par le présent chapitre est conforme à celui-ci, ni le commandant de bord, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures.

**Article L XI.2.8 Décisions prises sous la menace**En cas de détournement ou d'intervention illicite, le commandant de bord ne saurait être tenu pour responsable des décisions prises sous la menace et l'emploi de la force qui pourraient être contraires aux règles de la circulation aérienne et aux règles de la sécurité.

**Chapitre XI-3 PERSONNEL NAVIGANT PRIVE** **Article L XI.3.1 Personnel navigant privé**La qualité de navigant privé de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant, sans rémunération, le commandement et la conduite des aéronefs ou certains services à bord définis par voie réglementaire. Nul ne peut faire partie du personnel navigant privé s'il n'est détenteur de licences et qualifications correspondant à ses aptitudes.

**Chapitre XI-4 PERSONNEL TECHNIQUE AU SOL** **Article L XI.4.1 Classification du personnel technique au sol**Le personnel technique au sol est chargé d'assurer : a) la maintenance des aéronefs et éléments d'aéronefs ; b) l'exploitation des moyens techniques et la gestion de l'information aéronautique concourantes à la sécurité aérienne. Les conditions de délivrance et de renouvellement des qualifications ou certificats sont fixées par voie réglementaire.

**Chapitre XI-5 AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION** **Article L XI.5.1 Agent technique d'exploitation**L'agent technique d'exploitation est chargé d'assurer le contrôle d'exploitation du vol en : a) aidant le pilote commandant de bord à préparer le plan de vol d'exploitation et le plan de vol de navigation ; b) fournissant au pilote commandant de bord tous les renseignements nécessaires au vol avant le vol aussi bien que pendant celui-ci ; c) mettant en œuvre les procédures d'urgence qui sont exposées dans le manuel d'exploitation du transporteur aérien correspondant au vol contrôlé par l'agent. Les conditions de délivrance et de renouvellement des qualifications ou certificat sont fixées par voie réglementaire.

**Chapitre XI-6 CONTROLEURS DE LA CIRCULATION AERIENNE** **Article L XI.6.1 Contrôleurs de la circulation aérienne**Les contrôleurs de la circulation aérienne sont chargés d'assurer la gestion du trafic aérien dans l'espace aérien national et en haute mer dans les limites de la région d'information de vol confiée à la République de Djibouti par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Ils doivent être titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Les conditions de délivrance et de renouvellement des licences, qualifications ou mentions sont fixées par voie réglementaire.

**Chapitre XI-7 DISCIPLINE** **Article L XI.7.1 Généralité**L'Autorité de l'Aviation Civile est chargée de l'application de sanctions établies par voie réglementaire à l'égard des personnes titulaires de licences et certificats qui seraient reconnues coupables de fautes commises soit dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leur profession, soit qui auraient encouru une condamnation définitive pour crime ou pour un délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

Chapitre XI-8 MEDECINE AERONAUTIQUE Article L XI.8.1 Médecins agréés Les médecins spécialistes en médecine aéronautique sont, après examen de leur dossier de candidature, agréés en qualité de médecins examinateurs par l'Autorité de l'Aviation Civile. La décision portant agrément de ces médecins leur fait obligation de tenir et communiquer, en cas de besoin, les dossiers du personnel aéronautique, sur demande de l'Autorité de l'Aviation Civile. La liste des médecins agréés est diffusée par l'Autorité de l'Aviation Civile. Article L XI.8.2 Centres d'expertise de médecine aéronautique Les centres d'expertise de médecine aéronautique peuvent examiner et délivrer des certificats d'aptitude physique et mentale au personnel aéronautique civil. Les conditions d'agrément des centres d'expertise de médecine aéronautique sont définies par voie réglementaire. Article L XI.8.3 Suspension ou retrait d'agrément L'agrément des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins spécialistes en médecine aéronautique peuvent être retirés lorsque l'une des conditions d'agrément cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels utilisés un risque pour la sécurité et après que la personne concernée a été mise en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

## TITRE XII – REDEVANCES AÉRONAUTIQUES ET NON AÉRONAUTIQUES

Chapitre XII-1 REDEVANCES AERONAUTIQUES Article L XII.1.1 Redevances aéroportuaires Sur tout aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers donnent lieu à une rémunération au profit de la personne qui rend le service, sous la forme de redevances aéronautiques et non aéronautiques, notamment, sans limiter la généralité de ce qui précède, à l'occasion des opérations suivantes : a) atterrissage ; b) usage du balisage lumineux ; c) usage des installations terminales aménagées pour la réception des passagers et des marchandises ; d) stationnement et abri ; e) occupation de terrains et d'immeubles ; f) distribution des carburants et lubrifiants ; g) usage d'installations et d'outillages divers ; h) visite de tout ou partie des zones réservées d'aéroport ; i) exercice de tout commerce. Les redevances sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments et outillages qu'elles rémunèrent et doivent être appropriées aux services rendus. Elles sont calculées selon les critères fixés par voie réglementaire. Les modalités de perception sont fixées par voie réglementaire. Article L XII.1.2 Redevances de navigation aérienne Une redevance de survol ou taxe de route est perçue sur l'usage des aides et services en route, suivant la formule fixée par voie réglementaire. Peuvent être exonérés, en totalité ou en partie : a) les aéronefs d'État sous réserve de réciprocité ; b) des aéronefs civils participant à des opérations de recherche et sauvetage ou effectuant des vols pour les essais ou vérifications d'appareils ou instrument au sol. Article L XII.1.3 Redevables Les redevances sont à la charge du propriétaire de l'aéronef. Elle ne peuvent être imputées à un exploitant différent du propriétaire qu'après déclaration à l'Autorité de l'Aviation Civile signée conjointement par le propriétaire et l'exploitant. Il appartient au propriétaire de tout aéronef basé en République de Djibouti d'informer l'Autorité de l'Aviation Civile, de tout changement de statut de son aéronef : achat, vente, location, etc. sous peine de se voir facturer des prestations dont il n'aurait pas été le bénéficiaire.

### Chapitre XII-1 REDEVANCES AERONAUTIQUES

Chapitre XII-2 REDEVANCES NON AERONAUTIQUES Article L XII.2.1 Redevance de sûreté Une redevance de sûreté est perçue auprès des passagers en vols domestiques et internationaux pour l'utilisation des équipements destinés au filtrage des passagers et de leurs bagages à l'effet de dépister les colis piégés ou les autres engins explosifs dissimulables dans les bagages à mains. Son montant est fixé par voie réglementaire et le montant est inclus dans la redevance passager. Article L XII.2.2 Taxes Un règlement peut fixer le taux d'une taxe perçue sur chaque passager et l'allocation des produits de cette taxe. Article L XII.2.3 Modalités de perception Les modalités de perception des redevances et taxes sont fixées par voie réglementaire.

## TITRE XIII – INFRACTIONS, SANCTIONS ET DISPOSITIONS FINALES

Chapitre XIII-1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES Article L XIII.1.1 Catégories Deux catégories de sanctions sont prévues : a) les sanctions administratives ; b) les sanctions pénales. Article L XIII.1.2 Sanctions administratives Sur la base d'un rapport d'un inspecteur de l'aviation civile ou d'un autre organisme compétent, établissant une infraction, l'Autorité de l'Aviation Civile prend les sanctions administratives qui seront, selon le cas, l'avertissement, le blâme, la suspension, le retrait temporaire ou définitif, le licenciement, la radiation de l'autorisation d'exploitation ou de la licence de personnel aéronautique. L'Autorité de l'Aviation Civile peut aussi imposer des amendes, pour violation de ses règles internes ou pour violation des dispositions fixées par des décrets, arrêtés et autres textes pris en application de ce Code, sous réserve des autres sanctions à être prononcées par le tribunal compétent. Un décret pris en Conseil des Ministres fixe le taux des amendes que peut imposer l'Autorité de l'Aviation Civile et les modalités avec lesquelles elles peuvent être contestées. Article L XIII.1.3 Sanctions pénales Sur la base du rapport d'inspecteur de l'aviation civile ou d'un procès-verbal établi par tout officier de police judiciaire, le tribunal compétent prend les sanctions pénales qui seront, selon le cas, l'amende, l'emprisonnement, ou l'une des deux. Les sanctions pénales sont prises lorsqu'il s'agit : a) de crimes, délits, infractions ou contraventions ; b) d'une faute qui met en danger la vie des usagers du transport aérien, les tiers à la surface ou la sécurité de l'aviation civile ; c) de récidive. Article L XIII.1.4 Juridiction Les

actes juridiques accomplis et les faits juridiques survenus à bord d'un aéronef djiboutien en vol sont réputés survenus en territoire djiboutien, et régis par la loi djiboutienne à moins qu'il n'en soit disposé autrement conformément aux conventions internationales en vigueur, auxquelles la République de Djibouti est partie. En plus de leur juridiction de droit commun, les tribunaux djiboutiens sont compétents pour connaître :a) des crimes, des délits et contraventions commis à bord d'un aéronef ou contre un aéronef immatriculé en République de Djibouti, hors du territoire djiboutien ;b) des crimes, délits et contraventions à bord ou contre un aéronef étranger :(i) quand l'auteur ou la victime est de nationalité djiboutienne ; ou(ii) quand l'aéronef atterrit à Djibouti après la commission des crimes, délits ou contraventions ; ou(iii) quand l'aéronef est loué sans équipage par un exploitant ayant son siège ou sa résidence à Djibouti ;c) des cas où les auteurs ou les complices des infractions ou tentatives d'infraction suivantes se trouvent à Djibouti pour :(i) la capture illicite et actes de violence à bord d'un aéronef étranger, tel que définis par la Convention de la Haye du 16 décembre 1970 ;(ii) les actes illicites concernant un aéronef étranger, tels que définis par les alinéas (a), (b) et (c) de l'article I de la Convention de Montréal du 23 septembre 1971 ;(iii) les actes illicites dans un aéroport servant à l'aviation internationale, tels que définis par l'article II du Protocole signé à Montréal le 24 février 1988, complémentaire à la Convention de Montréal du 23 septembre 1971. Les tribunaux compétents sont soit ceux du lieu d'atterrissage soit ceux du lieu de l'arrestation au cas où l'auteur de l'infraction est postérieurement arrêté dans un autre lieu que celui de l'atterrissage. Article L XIII.1.5 RèglementsLes règlements pris pour l'application du présent Code peuvent définir des infractions et des sanctions relatives aux exploitants, aux transporteurs, aux aéronefs, aux aéroports, au transport aérien, à la navigation aérienne, au personnel, aux organismes agréés et autres.Le pouvoir réglementaire peut augmenter les sanctions fixées dans le présent Code pour tenir compte de l'inflation. Article L XIII.1.6 AmendesEn vertu du présent Code, le montant des amendes est payé en francs Djibouti.Les amendes dues en vertu du présent Code sont recouvrées par le Trésor National au profit de l'Autorité de l'Aviation Civile. Ces montants seront alors remis à l'Autorité de l'Aviation Civile et seront consacrés exclusivement pour favoriser l'accomplissement de sa mission.

Chapitre XIII-2 INSPECTEURS DE L'AVIATION CIVILE Article L XIII.2.1 Rôle et mission des inspecteursLes inspecteurs, dans cette capacité, répondent directement au Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile et peuvent intervenir directement auprès des personnes physiques ou morales sous la juridiction de l'Autorité sans avoir à passer par les voies hiérarchiques. Les inspecteurs de l'aviation civile ont pour mission de :a) procéder à la visite et inspection de tout lieu soumis à la juridiction de l'Autorité de l'Aviation Civile de façon programmée ou aléatoire, préalablement à et a posteriori de, la délivrance de certificats, licences, brevets, autorisations spéciales, et agréments, incluant les aéroports et aéroports djiboutiens, les installations servant au contrôle de la navigation aérienne, afin de dresser tous rapports sur la conformité aux normes techniques et présenter aux responsables concernés de l'Autorité de l'Aviation Civile des recommandations ;b) porter à la connaissance de ces mêmes responsables et aux exploitants toutes les lacunes auxquelles il faut remédier ;c) inspecter les aéronefs, monter à bord de tout aéronef ;d) inspecter les installations, le siège et les escales des exploitants aériens, les aires de trafic, les installations pétrolières d'aviation, les engins d'assistance technique au sol et les organismes de maintenance ;e) procéder à l'examen ou à la reproduction de tous documents ou données informatiques sous forme d'imprimé ou toute autre forme intelligible qu'il peut comporter pour examen ou reproduction et renfermant, à son avis, des renseignements utiles à l'application du présent Code ;f) veiller à ce que les exploitants de service aérien soient capables d'assurer la sécurité et l'efficacité des vols ;g) veiller à ce que les exploitants de service aérien soient capables d'effectuer des vols en respectant les critères du certificat initial, sur une base continue ;h) 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 ;i) 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 de l'Autorité de l'Aviation Civile ;j) convoquer par préavis écrit toute personne physique ou morale ou organisme soumis à la juridiction de l'Autorité de l'Aviation Civile pour qu'elle lui produise au jour, à l'heure et au lieu mentionnés dans le préavis, tout livre, registre et document relié à ladite personne physique ou morale ou organisme ;k) constater, par procès-verbaux, tous faits susceptibles d'être considérés comme une violation du présent Code ainsi que de toutes conventions internationales relatives l'aviation civile auxquelles la République de Djibouti est ou sera partie ;l) dans l'application des textes régissant le transport des marchandises dangereuses :(i) procéder à la visite de tout lieu et à l'immobilisation et l'examen de tout moyen de transport ayant à son bord des marchandises dangereuses destinées au transport aérien où, à son avis et selon le cas :1) s'effectuent des opérations de manutention, de demande de transport ou de transport de marchandises dangereuses ;2) se trouvent des contenants normalisés ;3) se trouvent des livres, registres d'expédition, plans d'intervention d'urgence ou d'autres documents renfermant des renseignements utiles à l'application du

présent Code ;4) se trouve un système informatique pouvant servir à examiner les données qui y sont contenues ou auxquelles il donne accès et qui constituent des renseignements utiles à l'application du présent Code ;(ii) faire ouvrir, pour examen, les contenants qui, à son avis, servent à la manutention, au transport de marchandises dangereuses ou contiennent des marchandises dangereuses faisant l'objet d'une demande de transport aérien ;(iii) pour analyse, emporter toute chose qui, à son avis, est une marchandise dangereuse ou en prélever des échantillons ;(iv) s'il a des motifs raisonnables de croire que des opérations de manutention, de demande de transport aérien, de transport aérien ou d'importation par voie aérienne de marchandises dangereuses s'effectuent dans des conditions qui contreviennent au présent Code, retenir les marchandises jusqu'à ce qu'il soit convaincu de la conformité des opérations au présent Code ;m) immobiliser à titre conservatoire, en cas d'infraction par un pilote, le propriétaire ou l'exploitant d'aéronef, l'aéronef et saisir les documents requis par le présent Code et, le cas échéant, ses clés ; l'inspecteur délivrera à la personne concernée un reçu dûment signé ;n) saisir à titre conservatoire, tous effets pouvant aider à prouver l'infraction, en conformité avec la législation en vigueur et dans les formes éventuellement prescrites pour des situations propres à l'aviation civile ;o) apposer les scellés sur les aéronefs impliqués dans la commission d'une infraction, d'un crime ou d'un délit, conformément au code de procédure judiciaire ;p) lever les scellés sur demande écrite du Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile ou sur ordonnance d'un juge du tribunal de première instance ayant juridiction, après que l'Autorité de l'Aviation Civile a été mise en cause et entendue ;q) acheminer, dans un délai d'un jour ouvrable, les rapports ou procès-verbaux aux services concernés de l'Autorité de l'Aviation Civile ;r) suite à l'obtention d'une ordonnance de perquisition en conformité avec la législation en vigueur, sauf en cas de flagrant délit auquel cas l'ordonnance n'est pas requise,(i) entrer dans tout lieu et perquisitionner en tout lieu où il a des motifs raisonnables de croire à la présence de tout objet ayant rapport à une contravention au présent Code et y saisir un tel objet ;(ii) y saisir des données informatiques nécessaires à la manifestation de la vérité en plaçant sous main de justice soit le support physique de ces données, soit une copie réalisée en présence des personnes qui assistent à la perquisition ; l'inspecteur ne maintient que la saisie des objets, documents et données informatiques utiles à la manifestation de la vérité ;(iii) inventorier et placer sous scellés tous objets et documents saisis ; cependant, si leur inventaire sur place présente des difficultés, ces objets et documents font l'objet de scellés fermés provisoires jusqu'au moment de leur inventaire et de leur mise sous scellés définitifs et ce, en présence des personnes qui ont assisté à la perquisition ;(iv) si elles sont susceptibles de fournir des renseignements sur les objets, documents et données informatiques saisis, les personnes présentes lors de la perquisition peuvent être retenues sur place par l'inspecteur le temps strictement nécessaire à l'accomplissement de ces opérations – l'inspecteur a aussi le droit de les interroger. Article L XIII.2.2 Nomination et compétence des inspecteursLe Directeur Général nomme, selon ses besoins, au sein de l'Autorité de l'Aviation Civile, les inspecteurs de l'aviation civile. Article L XIII.2.3 Prestation de serment des inspecteursPour exercer les fonctions prévues aux termes du présent Code, les inspecteurs de l'aviation civile devront être assermentés par devant le tribunal de première instance de la République de Djibouti et lire à haute voix le serment tel que suit : "Je jure de fidèlement remplir mes fonctions, d'observer en tout les devoirs qu'elles m'imposent et d'apporter mon concours à la justice avec diligence et probité, de respecter strictement les lois de la République pour exercer les pouvoirs qui me sont conférés dans le but de surveiller l'application ou constater la violation du Code de l'Aviation Civile et des textes qui en découlent pour son application, de toutes Conventions internationales relatives à l'aviation civile auxquelles la République est ou sera partie ; je jure d'agir et de me conduire toujours loyalement dans l'exercice de mes fonctions d'inspecteur de l'aviation civile." Article L XIII.2.4 Concours de la force publiqueL'inspecteur de l'aviation civile peut requérir directement le concours de la force publique pour l'exécution de sa mission. Article L XIII.2.5 Procès-verbauxLes rapports et procès-verbaux de l'inspecteur de l'aviation civile font foi jusqu'à preuve du contraire.Toute contestation au fond, de ces rapports ou procès-verbaux et des sanctions qu'ils entraîneraient, se fait par voie judiciaire devant les tribunaux compétents.(.....supprimé)

Chapitre XIII-3 INFRACTIONS Article L XIII.3.1 Dispositions générales.....supprimé. Article L XIII.3.2 Infractions concernant l'exploitation<sup>1°</sup> Sont punis d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 20,000,000 F, l'exploitant technique, le propriétaire et, le cas échéant, l'exploitant commercial qui auront :a) mis ou laissé en service un aéronef sans avoir obtenu un certificat d'immatriculation, un document de navigabilité ou un certificat de limitation de nuisance ou un certificat de transporteur aérien ou une autorisation ou licence d'exploitation aérienne appropriée lorsque ceux-ci sont exigibles ;b) mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prescrites par le présent Code ou qui aura apposé ou fait apposer des marques non conformes à celles portées sur le certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques réglementaires ;c) fait ou laissé circuler un aéronef dont le document de navigabilité ou le certificat de limitation de nuisances ont cessé d'être valables ;d) fait ou laissé circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment tant aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qu'aux règles relatives au maintien en état de validité de ce document ;e) omis de tenir un quelconque des livres de bord ou y aura porté des

indications inexactes ou l'aura détruit ;f) omis d'assurer de la manière prévue par le présent Code l'entretien de ses aéronefs, des équipements de bord et autres nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation ;g) fait ou laisser circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité par le présent Code et relatifs à l'équipement des aéronefs, aux modalités de leur utilisation, à la composition des équipages et à leurs conditions d'emploi.

2° Le dirigeant ou administrateur dont la société est reconnue coupable d'une infraction sous le présent article est puni de la même peine, à moins qu'il ne prouve :a) l'infraction a été commise à son insu ou sans son consentement ; etb) qu'il a exercé toute la diligence requise pour empêcher sa commission.

Article L XIII.3.3 Infractions concernant les atteintes à l'action des autorités compétentesEst puni de trois ans d'emprisonnement et de 2,500,000 F d'amende, le fait de :a) négliger ou refuser de comparaître, de témoigner ou de collaborer à une inspection ou une enquête sur un accident d'avion ;b) négliger ou refuser de communiquer à un inspecteur de l'aviation civile ou un enquêteur d'un accident ou incident d'aviation les enregistrements, les matériels, les renseignements, les documents, rapports, et registres utiles, en les dissimulant, en les altérant, en les mutilant ou en les faisant disparaître ;c) entraver l'exercice des fonctions d'un officier de police judiciaire, d'un inspecteur de l'aviation civile, d'un enquêteur d'un accident ou incident d'aviation, d'un représentant ou préposé de l'Autorité de l'Aviation Civile ou du Bureau d'enquêtes sur les accidents ;d) enlever des biens, des pièces des parties d'un aéronef accidenté avant la conduite de l'enquête.

Lorsque le fait prévu aux sous-alinéas précédents est commis par une personne qui, par ses fonctions, est appelée à concourir à l'action des autorités compétentes, la peine est portée à cinq ans d'emprisonnement et à 5,000,000 F d'amende.

Article L XIII.3.4 Infractions concernant la conduite de l'aéronefEst puni d'un an d'emprisonnement et de 2,500,000 F d'amende, toute personne qui aura sciemment :a) conduit un aéronef sans certificat d'immatriculation et de navigabilité ou avec un certificat de navigabilité ayant cessé d'être en état de validité ;b) conduit un aéronef sans marques d'immatriculation, conduit un aéronef sans avoir une licence appropriée, la même peine pouvant être appliquée à tout personnel navigant pour une infraction similaire ;c) survolé des zones interdites ou réglementées en contravention des dispositions du présent Code ;d) atterri hors d'un aérodrome en contravention des dispositions du présent Code ;e) détruit des livres de bord ou y aura porté des indications inexactes ;f) conduit un aéronef en état d'ivresse, la même peine pouvant être appliquée à tout membre du personnel de conduite ;g) commencé un vol sans être assuré que toutes les conditions de sécurité requises étaient remplies ;h) confié un emploi de membre de personnel navigant à une personne ne remplissant pas les conditions exigées au présent Code;i) désobéi aux instructions des services de contrôle de la circulation aérienne ;j) exécuté sans autorisation des vols rasants ;k) effectué des évolutions constituant des spectacles publics sans autorisation ;l) effectué un vol dit d'acrobatie ou de voltige comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil au-dessus des agglomérations ;m) effectué un vol contrevenant aux règles applicables au vol ou à la manœuvre des aéronefs définies par l'autorité compétente ;n) transporté sans autorisation des munitions, du matériel de guerre ou d'autres articles dangereux ou marchandises dangereuses ;o) contrevenu aux dispositions concernant les prises de vues photographiques ou cinématographiques ;p) atterri, sans raison, en vol international, sur un aérodrome qui n'est pas ouvert au service international ;r) refusé, sans raison, de participer à des opérations de recherches et sauvetages ;s) exercé un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant en contravention avec les dispositions du présent Code.

Article L XIII.3.5 Infractions commise par un membre du personnel navigantL'interdiction de conduite d'un aéronef quelconque ou d'y travailler à bord pourra être prononcée par jugement, pour une durée de douze mois, contre le membre du personnel navigant coupable d'infraction en vertu des dispositions du présent chapitre.Si le membre du personnel navigant est condamné une seconde fois pour l'un quelconque de ces mêmes délits dans un délai de cinq ans après que la première condamnation sera devenue définitive, l'interdiction de conduire un aéronef ou d'y travailler à bord sera portée au maximum et pourra être doublée.Les brevets et licences resteront déposées pendant la durée de l'interdiction au greffe du tribunal de première instance, où elles devront être remises dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi, les condamnés sont punis d'un an d'emprisonnement et de 2,000,000 F d'amende, sans préjudice des peines prévues au cas où ils conduiraient un aéronef ou d'y travailler à bord pendant l'interdiction.

Article L XIII.3.6 Passagers indisciplinés et perturbateursEst puni de six mois d'emprisonnement et de 1,000,000 F d'amende, le fait :a) de refuser 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 ;b) de nuire au commandant de bord ou d'un membre d'équipage dans l'exécution de ses devoirs en vertu du présent Code ;c) de commettre 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 ;d) de fumer dans les toilettes ou ailleurs dans l'aéronef ;e) de détériorer un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;f) d'utiliser un dispositif électronique portable interdit à bord d'un aéronef.

Article L XIII.3.7 Infractions d'une entreprise

de transport Est punie d'une amende de 10,000,000 F : 1° toute entreprise de services de transport public, services réguliers ou non-réguliers, qui : a) a refusé, sans justification, l'accès du public à ses services de transport ; b) a manqué aux obligations prescrites dans la licence ou l'autorisation d'exploitation ; c) n'a pas suivi les routes et utilisé les aérodromes indiqués sur la licence ou l'autorisation d'exploitation ; d) conduit son exploitation en violation des tarifs, itinéraires, fréquences et horaires approuvés ou homologués par, ou déposés auprès de, l'Autorité de l'Aviation Civile selon les obligations prescrites par le présent Code ; 2° toute entreprise de services non-réguliers de transport public qui : a) a annoncé des horaires et itinéraires de vol régulier ; b) a annoncé des vols suivant une certaine fréquence ; c) a effectué périodiquement des vols, à certains jours de la semaine et avec une fréquence telle qu'ils constituent une série de vols réguliers ; 3° toute entreprise de travail aérien qui aura manqué aux obligations prescrites dans la licence ou autorisation d'exploitation ; 4° toute entreprise étrangère de transport aérien international qui, sans autorisation de l'Autorité de l'Aviation Civile aura débarqué ou embarqué sur le territoire djiboutien des personnes ou du fret ou qui aura effectué un service de cabotage ; (5° ..... supprimé). Article L XIII.3.8 Servitudes et zonage Les infractions aux dispositions du présent Code relatives aux servitudes aériennes de dégagement et de balisage, et de zonage, sont punies d'un an d'emprisonnement et de 2,000,000 F d'amende. Article L XIII.3.9 Terrains interdits Quiconque séjournera ou pénétrera sans autorisation ou sans détenir une carte d'accès prescrite sur des terrains interdits et zones réservées par le présent Code ou les consignes des aérodromes affectés à un service public, ou y laissera séjourner ou fera pénétrer des voitures, sera puni par d'un an d'emprisonnement et de 1,000,000 F d'amende, et pourra en outre être déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident. Article L XIII.3.10 Accident Est puni d'un an d'emprisonnement et de 1,000,000 F d'amende, le fait, pour les personnes qui, de par leurs fonctions, sont appelées à connaître d'un accident ou d'un incident ou d'un évènement, de ne pas en rendre compte dans les conditions fixées par ce présent Code. Article L XIII.3.11 Jets Tous jets volontaires et inutiles d'objets ou matières susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface sont interdits à bord des aéronefs en évolution et seront punis d'une amende d'un an d'emprisonnement et de 1,000,000 F d'amende, même si ces jets n'ont causé aucun dommage et sans préjudice de peines plus fortes qui pourraient être encourues en cas de délit ou de crime. Article L XIII.3.12 Voler sans titre ou permission Sera puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 1,000,000 F celui qui sera trouvé 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. Article L XIII.3.13 Soustraction au contrôle exercé sur un aérodrome Sera puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 1,000,000 F celui qui sciemment aura tenté de se soustraire aux contrôles exercés sur l'aérodrome. Article L XIII.3.14 Exploitation d'un aérodrome privé sans autorisation Sera puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 1,000,000 F celui qui aura ouvert un aérodrome privé sans autorisation ou qui ne se sera pas conformé aux conditions qu'elle détermine. Article L XIII.3.15 Transport ou utilisation sans autorisation Est puni an d'emprisonnement et d'une amende de 20,000,000 F quiconque, autre qu'un agent d'une autorité administrative autorisé dans l'exercice de ses fonctions, en contravention avec le présent Code, a) donne pour le transport ou transporte à bord d'un aéronef civil une arme, munitions, explosif, marchandise dangereuse, pigeon voyageur, ou un objet de correspondance compris dans le monopole postal ; b) transporte ou utilise des appareils photographiques dont le transport et l'usage ont été interdits ; c) fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit ; ou d) fait usage d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites. Article L XIII.3.16 Violence contre un aéronef, un aérodrome ou une installation 1° Est puni de la réclusion à perpétuité toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol, illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle. 2° Est puni de la réclusion à perpétuité toute personne qui illicitement et intentionnellement : a) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ; b) détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ; c) place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ; d) détruit, incendie ou endommage les immeubles ou installations destinées à assurer le contrôle de la circulation des aéronefs, les télécommunications aéronautiques, les aides à la navigation aérienne ou l'assistance météorologiques ; e) entrave par quelque moyen que ce soit le fonctionnement des installations destinées à assurer le contrôle de la circulation des aéronefs, les télécommunications aéronautiques, les aides à la navigation aérienne ou l'assistance météorologiques ; ou f) communique une information qu'elle sait être fautive et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol. 3° Est puni de la réclusion à perpétuité toute personne qui, illicitement et intentionnellement, à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme : a) accomplit à l'encontre d'une personne, dans un aéroport, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves ou la mort ; ou b) détruit ou endommage gravement les installations d'un aéroport ou des aéronefs qui ne sont pas en service et qui se trouvent dans l'aéroport ou interrompt les services de l'aéroport, si cet acte compromet ou est

de nature à compromettre la sécurité dans cet aéroport.<sup>4°</sup> Est puni de la réclusion à perpétuité toute personne qui:a) tente de commettre l'une des infractions énumérées au présent article ;b) est le complice de la personne qui commet ou tente de commettre l'une de ces infractions. 5° Aux fins du présent article :a) un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement ; en cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord ;b) un aéronef est considéré comme étant en service depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures suivant tout atterrissage; la période de service s'étend en tout état de cause à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol au sens du sous-alinéa (a).

Chapitre XIII-4 DISPOSITIONS FINALES La présente loi sera enregistrée et publiée au Journal officiel de la République de Djibouti, dès sa promulgation.

---

*Le Président de la République  
chef du Gouvernement*

**ISMAÏL OMAR GUELLEH**