

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE GABONAISE

POUR LES ABONNEMENTS ET LES ANNONCES :

“DIRECTION DES PUBLICATIONS OFFICIELLES” - LIBREVILLE - B. P. 563 - TEL. : 01 76 20.00

Ceux-ci sont payables d’avance, par mandat ou virement au nom de M. le Directeur “des Publications officielles” à Libreville
Compte courant postal N° 0101 100 2534, centre de Libreville.

SOMMAIRE

ACTES DE LA REPUBLIQUE GABONAISE

SPECIAL

PARLEMENT

Loi n°023/2016 du 29 décembre 2016 portant Code de l’Aviation Civile.....1

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

Décret n°0597/PR du 29 décembre 2016 portant promulgation de la loi n°023/2016 portant Code de l’Aviation Civile.....40

ACTES DE LA REPUBLIQUE GABONAISE**PARLEMENT**

Loi n°023/2016 du 29 décembre 2016 portant Code de l'Aviation Civile

L'ASSEMBLEE NATIONALE ET LE SENAT
ONT DELIBERE ET ADOPTE ;
LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF
DE L'ETAT, PROMULGUE LA LOI DONT
LA TENEUR SUIT :

Livre I : Des dispositions générales**Titre I : De l'objet et du champ d'application**

Article 1^{er} : La présente loi, prise en application des dispositions de l'article 47 de la Constitution, organise le cadre institutionnel et opérationnel d'exercice des activités du secteur de l'aviation civile en République Gabonaise. Elle détermine également le régime de répression applicable aux activités du secteur en conformité avec les dispositions du Code de l'Aviation Civile de la CEMAC.

Pour toutes les matières non expressément traitées par la présente loi, la réglementation de l'OACI et celle de la CEMAC s'appliquent.

Article 2 : Les dispositions de la présente loi intègrent celles des autres textes en vigueur dans le secteur de l'aviation civile, notamment :

- la loi n°005/2008 du 11 juillet 2008 portant création de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;
- la loi n°023/2011 du 24 février 2012 portant ratification de l'ordonnance n°014/PR/2011 portant réorganisation de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;
- la loi n°004/2004 du 07 février 2005 portant ratification de l'ordonnance n°008/2003 portant création de la Haute Autorité de la Sûreté et de la Facilitation de l'Aéroport Léon MBA de Libreville ;
- la Convention relative à l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar révisée à Bamako et signée à Libreville en République Gabonaise le 28 avril 2010 ;
- les normes contenues dans les annexes à la Convention de Chicago pour lesquelles des différences n'ont pas été notifiées à l'OACI par la République Gabonaise.

Titre II : Des définitions et du principe de souveraineté nationale

Article 3 : Au sens de la présente loi et des textes pris pour son application, 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 :

-une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

- dans l'aéronef ;
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ;
- 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 ;

-l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol ;
- 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 pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ;

-l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Acte d'intervention illicite : acte ou tentative d'acte de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien incluant, sans s'y limiter :

- la capture illicite d'un aéronef ;
- la destruction d'un aéronef en service ;
- la prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur un aéroport ;
- l'intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
- l'introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
- l'utilisation d'un aéronef en service dans le but de causer la mort, des blessures corporelles graves, ou des dégâts importants à des biens ou à l'environnement ;
- la communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile ;

Aérodrome : surface définie sur terre ou sur l'eau, comprenant bâtiments, installations et matériels, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface ;

Aérodrome certifié : aérodrome dont l'exploitant a reçu un certificat d'aérodrome ;

Aéronef : tout appareil qui peut se sustenter dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre ;

Aéronef civil : aéronef autre qu'un aéronef d'Etat ;

Aéronef d'Etat : aéronef utilisé dans des services militaires, de douane ou de police ;

Aéronef sans pilote : aéronef volant sans pilote à bord, cas des drones ;

Aéroport international : tout aéroport désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de police, de santé et autres formalités analogues ;

Agrément ou licence d'exploitation : autorisation administrative accordée à une entreprise par l'autorité compétente de l'aviation civile pour effectuer, à titre onéreux, le transport aérien de passagers, de fret et/ou de courrier ;

Agrément de maintenance : autorisation accordée à un organisme de maintenance par l'autorité compétente suite à une enquête technique, spécifiant dans les détails le travail devant être effectué par ledit organisme ;

Aire de manœuvre : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages et atterrissages des aéronefs et pour les évolutions à la surface qui se rattachent au décollage ou à l'atterrissage, à l'exclusion des aires de trafic ;

Aire de mouvement : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic ;

Aire de trafic : aire définie sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien ;

Annexes à la Convention de Chicago : documents publiés par l'OACI contenant les normes et pratiques recommandées applicables à l'aviation civile ;

Assistance en escale : service rendu sur un aéroport à une personne physique ou morale transportant par voie

aérienne des passagers, du courrier et/ou de fret, au départ ou à destination de l'aéroport ;

Auto-assistance en escale : le fait pour un transporteur aérien d'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 ;

Autorité aéronautique : membre du Gouvernement en charge de l'aviation civile ;

Autorité de l'Aviation Civile : organisme délégataire du service public de l'Etat à compétence exclusive en matière de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, en l'occurrence l'Agence Nationale de l'Aviation Civile autrement désigné autorité compétente ;

Avion : aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol ;

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 ;

-se traduit par la fracture d'un os, exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez ;

-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 ;

-se traduit par la lésion d'un organe interne ;

-se traduit par des brûlures de deuxième ou de troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5% de la surface du corps ;

-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 ;

Brevet : titre sanctionnant un ensemble de connaissances générales, théoriques et pratiques.

Il est délivré après examen et est définitivement acquis à son titulaire.

Causes : les actes, omissions, événements ou conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à l'accident ou à l'incident ;

CEMAC : Communauté Economique et Monétaire des Etats de l'Afrique Centrale ;

Certificat d'aérodrome : certificat d'exploitation d'un aérodrome délivré par l'autorité compétente de l'aviation civile en vertu du règlement national relatif à la certification des aérodromes prévu par le présent Code ;

Certificat acoustique ou certificat de limitation de nuisances sonores : document attestant que l'aéronef satisfait aux normes de limitation de nuisances sonores ;

Certificat de navigabilité : document basé sur une justification satisfaisante de la conformité de l'aéronef aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité ;

Circulation aérienne : ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome ;

Circulation aérienne publique : circulation aérienne constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs civils et des aéronefs d'Etat soumis à la réglementation édictée par l'autorité compétente de l'aviation civile ;

Commandant de bord : pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol ;

Concessionnaire : personne physique ou morale ayant obtenu par convention, l'exploitation et la gestion d'un aérodrome, une activité d'assistance en escale ou toute autre activité en rapport avec l'aviation civile ;

Contrat d'affrètement : 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 ;

Contrat de location : 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 ;

Convention de Chicago : convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et toutes ses annexes ;

Droits de trafic : droit d'embarquer, de débarquer et de transporter des passagers, des marchandises ou du courrier contre rémunération ;

Enquêtes : activités menées en vue de déterminer les circonstances et les causes des accidents ou des 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 ;

Entreprise de transport aérien : toute entreprise offrant ou exploitant un service aérien ;

Evénement : tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelle, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef tels qu'ils sont définis au présent titre ;

Facilitation : gestion efficace du processus de contrôle nécessaire, de nature à accélérer l'acheminement des personnes ou des marchandises et épargner des délais opérationnels évitables ;

Homologation d'aérodrome : autorisation d'exploitation délivrée par l'autorité compétente de l'aviation civile ;

Hydrobase : plan d'eau aménagé pour l'amerrissage des hydravions ;

Hypothèque : sûreté conventionnelle qui confère au créancier un droit réel sur l'aéronef ;

Incident : événement autre qu'un accident lié à l'utilisation d'un aéronef qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation ;

Incident grave : événement dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire ;

Licence : titre sanctionnant l'aptitude et le droit, pour les titulaires de brevets, de remplir les fonctions correspondantes sous réserve des qualifications correspondantes. Les licences ne sont valables que pour une période limitée ; elles sont renouvelables pour vérifications périodiques des diverses aptitudes requises ;

Marchandises : tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages accompagnés ou mal acheminés, transportés à bord d'un aéronef ;

Marchandises dangereuses : matières ou objets de nature à présenter un risque appréciable pour la santé, la sécurité ou les biens lorsqu'ils sont transportés par air ;

Membre d'équipage : personne chargée par un exploitant, de fonction à bord d'un aéronef pendant le temps de vol ;

Navigabilité : état d'un aéronef en mesure de voler ;

Navigant privé : personne exerçant, sans rémunération, le commandement et la conduite des aéronefs ou certains services à bord ;

Navigant professionnel : personne exerçant le métier de navigant de façon habituelle et principale, soit pour son propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération ;

Navigation aérienne : contrôle, guidage et exploitation des aéronefs d'un aéroport de départ à un aéroport de destination déterminé ;

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale, créée par la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944 ;

Permis d'exploitation aérienne : documents délivrés à une entreprise par l'Autorité de l'Aviation Civile, attestant que l'entreprise concernée possède les capacités professionnelles et organisationnelles pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité, en vue des activités de transport aérien qui y sont mentionnées ;

Personnel navigant de cabine : membre d'équipage complémentaire, titulaire d'un certificat de sauvetage assurant les fonctions de sécurité et de sauvetage à bord d'un aéronef ;

Personnel navigant technique : membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol ;

Police des aérodromes : ensemble de mesures ayant pour but de garantir la sécurité des aérodromes ;

Programme national de sûreté : mesures adoptées par l'Etat pour assurer la protection de l'aviation civile internationale contre des actes d'intervention illicite ;

Programme National de Sécurité, en abrégé PNS : ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité ;

Qualifications : mentions qui, portées sur une licence de personnel aéronautique, ouvrent à son titulaire certaines modalités d'exercice des privilèges afférents à cette licence ;

Recommandation de sécurité : toute proposition formulée par l'organisme d'enquête sur les accidents de l'Etat qui a mené l'enquête technique, sur la base de renseignements résultant de cette enquête, en vue de prévenir les accidents et les incidents ;

Sécurité : ensemble de mesures prises pour réduire et maîtriser à un niveau acceptable, les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs ;

Sécurité-Sauvetage : fonctions de surveillance de protection et de secourisme des passagers à bord d'un aéronef, au sol comme en vol ;

Service aérien : toute opération aéronautique dans laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, les levées, l'observation et les patrouilles, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne ;

Service de la circulation aérienne : terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service du contrôle de la circulation aérienne ;

Service aérien commercial : vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux, des passagers, du fret et/ou du courrier ;

Service aérien régulier : série de vols qui présentent l'ensemble des caractéristiques suivantes :

-effectués à titre onéreux, au moyen d'aéronefs destinés à transporter des passagers, du fret et/ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des sièges, vendus individuellement, sont mis à la disposition du public, soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés ;

-organisés de façon à assurer la liaison entre deux mêmes aéroports ou plus :

-soit selon un horaire publié ;

-soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique ;

Service aérien privé : 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 ;

Services d'assistance en escale : services rendus à un transporteur aérien sur un aérodrome ouvert au trafic commercial figurant sur les dispositions établies par voie réglementaire ;

Servitudes aéronautiques : mesures destinées à assurer la protection d'un aérodrome contre les obstacles, de

façon à ce que les avions puissent y atterrir et en décoller dans de bonnes conditions de régularité et de sécurité ;

Sûreté : protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite à travers une combinaison des mesures ainsi que des moyens matériels, techniques et humains ;

Système de Gestion de la Sécurité, en abrégé SGS : approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures, les obligations de rendre compte, les politiques et les procédures organisationnelles nécessaires ;

Territoire : espaces terrestres, maritimes, lagunaires, fluviaux et aériens relevant de la juridiction de l'Etat ;

Transport aérien : toute opération aérienne effectuée contre rémunération ou contre salaire, en vue ou pendant l'accomplissement du transport de passagers, de fret et/ou de poste ;

Transport aérien commercial ou public : transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location ;

Transporteur aérien : entreprise de transport aérien, possédant un agrément ou une licence d'exploitation en cours de validité ;

Transporteur aérien étranger : tout transporteur aérien d'un autre Etat, qui entreprend, soit directement soit indirectement ou par le biais d'un contrat de bail ou de tout autre arrangement, de mener des opérations de transport aérien commercial dans l'espace aérien de la République Gabonaise ;

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. L'ensemble des activités considérées comme service de travail aérien est défini par voie réglementaire ;

Voltige : acrobatie aérienne ou ensemble de manœuvres inhabituelles dans le pilotage ordinaire d'un aéronef, et qui font l'objet d'un apprentissage particulier ;

Zone interdite : espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un Etat, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.

Les définitions ci-dessus énoncées sont complétées, en tant que de besoin, par celles consacrées dans les autres textes en vigueur dans le secteur de l'aviation civile.

Article 4 : La République Gabonaise jouit de la plénitude et de l'exclusivité de sa souveraineté sur son territoire. A ce titre, et sauf dispositions contraires des textes en vigueur, tous les aéronefs, y compris les personnes et les biens à bord, stationnés ou survolant ce territoire sont soumis à son autorité.

Livre II : Du cadre institutionnel

Article 5 : Le cadre institutionnel regroupe les autorités, institutions ou organismes qui concourent à l'exécution de la politique du Gouvernement en matière d'aviation civile. Il comprend notamment :

- le Ministre chargé de l'Aviation Civile ou Autorité Aéronautique ;
- l'organisme délégataire ou Autorité de l'Aviation Civile ;
- les organismes et opérateurs de mise en œuvre.

Titre I : Du Ministre chargé de l'Aviation Civile

Article 6 : Les attributions du Ministre chargé de l'Aviation Civile en matière d'Aviation Civile concernent notamment :

- l'élaboration de la politique de développement de l'Aviation Civile ;
- l'élaboration de la législation y relative ;
- la négociation et la conclusion des accords de transport aérien bilatéraux et multilatéraux et, plus généralement, des accords dans le domaine de l'Aviation Civile avec les autres Etats et avec des organisations régionales et internationales ;
- la supervision de la recherche et du sauvetage en collaboration avec les autres ministres impliqués ;
- le pouvoir de diligenter les enquêtes en cas d'accident et incident d'aviation ;
- le pouvoir de prendre par lui-même ou par les organismes et opérateurs concernés, toute mesure conservatoire.

Titre II : De l'Autorité Aéronautique

Article 7 : Outre les attributions visées à l'article 6 ci-dessus, l'Autorité Aéronautique peut, après avis de l'Autorité de l'Aviation Civile, accorder des dérogations au bénéfice de toute personne, aéroport, aéronef ou installation de la navigation aérienne, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente loi, à condition que cette dérogation soit dans l'intérêt public et n'affecte pas la sécurité ou la sûreté aérienne.

Dans tous les cas, la dérogation ne peut avoir pour objet ou pour effet la révision d'une décision technique de l'Autorité de l'Aviation Civile.

Si la dérogation entraîne des différences par rapport aux normes minimales contenues dans les

annexes de la Convention de Chicago, l'Autorité de l'Aviation Civile est tenue de le notifier à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Toute dérogation accordée en application des dispositions du présent article doit faire l'objet d'une notification formelle dans la publication d'information aéronautique.

Les autres dispositions relatives à la délivrance des dérogations sont fixées par voie réglementaire.

Article 8 : Dans l'exercice de ses attributions, le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut déléguer une partie de celles-ci, à l'exception toutefois de la compétence en matière d'enquêtes en cas d'accident ou incident d'aviation.

Titre III : De l'Autorité de l'Aviation Civile

Article 9 : L'Autorité de l'Aviation Civile assure la mise en œuvre de la politique nationale de l'aviation civile. Elle exerce, pour le compte de l'Etat, les fonctions de réglementation, de contrôle, de surveillance, de sûreté aéroportuaire, de sécurité de l'aviation, de médecine aéronautique et de coordination en matière de transport aérien.

A cette fin, elle est chargée notamment :

-de la conception, de l'élaboration, du contrôle et de la mise en œuvre de la réglementation relative :

- à la sécurité de l'aviation civile ;
- à la certification des aéroports ;
- au transport aérien ;
- à la navigation aérienne ;
- à la sûreté et à la facilitation aérienne ;
- à la médecine aéronautique.

-de la réglementation concernant les normes techniques relatives aux installations et services de navigation aérienne et systèmes normalisés ;

-de la conduite des inspections nécessaires sur les infrastructures, les services de navigation aérienne, les aéronefs, les moteurs propulseurs et appareils des aéronefs afin de veiller au maintien de la sécurité et de l'exploitation.

Elle est dotée des moyens qui lui permettent d'accomplir ses missions en toute indépendance.

Article 10 : En matière de réglementation, l'Autorité de l'Aviation Civile notifie aux opérateurs, les normes en vigueur.

Article 11 : Dans l'exercice de ses prérogatives administratives, l'Autorité de l'Aviation Civile assure notamment :

-la délivrance des certificats d'aérodrome ;

-la délivrance de l'agrément des transporteurs ;

-le contrôle réglementaire des activités des organismes et acteurs opérant dans le secteur de l'aviation civile, notamment :

- les compagnies aériennes nationales et étrangères en activité en République Gabonaise ;
- les organismes de l'aviation légère et sportive ;
- les concessionnaires et gestionnaires des aéroports ;
- les services d'assistance en escale ;
- les fournisseurs de services de navigation aérienne ;
- les organismes chargés de la mise en œuvre des mesures de sûreté aérienne ;
- la négociation des accords aériens internationaux ;
- la gestion du portefeuille des droits de trafic issus des accords aériens signés par la République Gabonaise ;

-la coordination et la supervision de l'ensemble des activités aéronautiques et aéroportuaires et le suivi de l'activité des organisations internationales et régionales dans le domaine de l'aviation civile ;

-le suivi de la gestion du patrimoine foncier de l'Etat affecté à l'aviation civile ;

-le suivi de la gestion des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile ;

-la notification à l'OACI des différences existant entre les pratiques et normes aéronautiques gabonaises et celles recommandées par elle.

Article 12 : En matière de coordination et de supervision de l'ensemble de l'activité aéronautique nationale, l'Autorité de l'Aviation Civile a pouvoir sur :

- tous les aéronefs civils étrangers qui se trouvent dans l'Etat ;
- tous les aéronefs civils immatriculés au Gabon ;
- toute la navigation aérienne sur le territoire national ;
- tous les aéroports et aéroports de l'Etat, y compris ceux exploités par un autre établissement public ou par une entreprise publique ou privée ;
- tous les services aériens de transport public, réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux, le travail aérien et les vols privés sur le territoire national et à l'international ;
- tout le personnel aéronautique ;
- toutes les facettes de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, sauf pour les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile ;

-toutes les routes aériennes, les installations et les services aéronautiques issus des conventions internationales avec les Etats tiers ;
-tous les services aéroportuaires ;
-tous autres aéronefs.

Article 13 : En vertu de la plénitude et de l'exclusivité de compétence dévolues à l'Autorité de l'Aviation Civile, tous les exploitants et entités opérant sous l'autorité de celle-ci sont tenus de lui communiquer les rapports sur leur trafic, les statistiques sur leurs états financiers indiquant notamment les montants et sources de revenus ainsi que tous autres renseignements requis.

Article 14 : Outre les missions et prérogatives visées aux articles 9 à 12 ci-dessus, l'Autorité de l'Aviation Civile est membre de droit des commissions, comités et assemblées dont l'objet se trouve en rapport avec ses missions.

Article 15 : Les dispositions relatives à l'organisation de l'Autorité de l'Aviation Civile, notamment celles liées à la détermination et à la composition des organes, à la répartition des attributions entre ses organes et au fonctionnement sont fixées par les textes en vigueur.

Article 16 : Pour lui permettre d'assurer sa mission d'inspection prévue à l'article 10 ci-dessus, l'Autorité de l'Aviation Civile dispose d'un corps d'inspecteurs de l'aviation civile.

Par délégation du Ministre chargé de l'Aviation Civile, le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile nomme les inspecteurs de l'aviation civile sur la base d'une liste d'aptitudes professionnelles et techniques.

Le statut et les missions d'inspecteurs sont fixés par voie réglementaire conformément aux dispositions en vigueur de l'OACI et du Code de l'Aviation Civile de la CEMAC.

Article 17 : Avant leur entrée en fonction, les inspecteurs prêtent serment devant le Tribunal de Première Instance de Libreville selon la formule suivante : *« je jure de remplir fidèlement mes fonctions, d'observer en tous 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 Gabonaise 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 18 : Les rapports et procès-verbaux de l'inspecteur de l'aviation civile font foi jusqu'à preuve du contraire.

Article 19 : Pour l'exécution de sa mission, l'inspecteur de l'aviation civile peut requérir directement le concours de la force publique.

Il bénéficie de la protection de l'Etat contre les menaces et outrages.

Titre IV : Des organismes de mise en œuvre

Article 20 : Les organismes de mise en œuvre opèrent chacun dans son domaine de compétence, sous le contrôle de l'Autorité de l'Aviation Civile.

Les dispositions afférentes à leurs missions et à leur organisation sont fixées par les textes qui les créent ou qui servent de support à l'exécution de ces missions.

Livre III : Du cadre opérationnel

Titre I : Des aéronefs

Chapitre I^{er} : Du statut, de l'immatriculation et de la nationalité

Article 21 : Tous les aéronefs utilisés par des entreprises gabonaises de transport public doivent être immatriculés en République Gabonaise, sous réserve de la dérogation prévue par les dispositions de l'article 83 bis de la Convention de Chicago.

Cette immatriculation est consignée dans le registre national d'immatriculation.

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, à condition de bénéficier d'un permis provisoire de circulation d'une durée limitée.

Un texte réglementaire détermine les conditions de délivrance du permis provisoire.

Cette immatriculation à l'étranger est consignée dans un répertoire au Gabon.

Article 22 : Tous les aéronefs sont soumis à la formalité d'immatriculation. Un aéronef ne peut porter qu'une seule marque d'immatriculation.

Chapitre II : Des conditions et des modalités d'immatriculation

Article 23 : Un aéronef ne peut être immatriculé en République Gabonaise que :

- s'il appartient, en totalité ou en partie à une ou à plusieurs personnes physiques ou morales de nationalité gabonaise ;
- s'il est exploité par une personne physique ou morale de nationalité gabonaise.

Des dérogations peuvent être accordées par l'Autorité de l'Aviation Civile en ce qui concerne des aéronefs appartenant à des personnes physiques ou morales de nationalité étrangère, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article 24 : L'immatriculation est effectuée par l'Autorité de l'Aviation Civile. Elle consiste en l'inscription de l'aéronef sur le registre d'immatriculation.

Ce registre est tenu à jour sous l'autorité du responsable et au siège de l'organe de gestion de l'Autorité de l'Aviation Civile.

Il est public et toute personne intéressée peut obtenir, à ses frais, une copie conforme.

Toutefois, la radiation du registre d'un aéronef est subordonnée à la mainlevée des droits inscrits sur cet aéronef.

L'Autorité de l'Aviation Civile fournit, sur demande, à l'OACI ou à tout Etat partie à la Convention de Chicago, les renseignements relatifs aux aéronefs civils en République Gabonaise.

Chapitre III : Des droits et obligations attachés à l'immatriculation

Article 25 : L'immatriculation confère à l'aéronef sa nationalité.

Article 26 : Toute inscription au registre des immatriculations fait foi et vaut titre. L'immatriculation donne lieu à la délivrance d'un certificat d'immatriculation établi par l'Autorité de l'Aviation Civile.

En cas de perte, la délivrance d'un duplicata est subordonnée aux garanties jugées nécessaires par l'Autorité de l'Aviation Civile. Cette délivrance donne lieu au versement de frais dont le montant est fixé par les textes en vigueur.

Article 27 : La 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 inscrits sur le registre, à la requête du nouveau propriétaire.

Article 28 : Toute modification des caractéristiques de l'aéronef, tout changement de propriétaire, toute constitution d'hypothèque, location ou autre droit réel, doivent être notifiés à l'Autorité de l'Aviation Civile pour inscription au registre d'immatriculation et sur le certificat d'immatriculation.

Article 29 : La validité du certificat d'immatriculation cesse :

- en cas de cession de la propriété de l'aéronef ;
- en cas de survenance d'une des causes de radiation d'office de l'inscription.

Le certificat d'immatriculation dont la validité a expiré ou cessé est remis ou renvoyé à l'Autorité de l'Aviation Civile par le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef.

Article 30 : La radiation d'une inscription est réalisée d'office si l'aéronef ne remplit plus les conditions qui ont prévalu à son inscription.

Chapitre IV : Des conditions techniques d'exploitation des aéronefs

Section 1 : Des marques, des documents et des restrictions

Article 31 : Tout aéronef doit porter de manière apparente les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres ainsi qu'une plaque d'identification inoxydable.

La composition des marques, le mode de leur fixation, leurs emplacements, leurs dimensions et le type de caractère à employer sont déterminés par voie réglementaire.

Les conditions d'utilisation et d'exploitation des aéronefs sans pilote sont déterminées par voie réglementaire.

Article 32 : Tout aéronef doit avoir à son bord les documents essentiels à son exploitation, notamment :

- le certificat d'immatriculation ;
- le certificat de navigabilité ;
- les licences ou certificats appropriés pour chaque membre d'équipage ;

- le carnet de route ;
- la copie du permis d'exploitation aérienne ;
- la copie de l'assurance de l'aéronef ;
- la licence de la station radio de l'aéronef s'il est muni d'appareils radioélectriques ;
- la liste des passagers et leur lieu d'embarquement et de destination ;
- le manifeste et les déclarations détaillées de la cargaison s'il transporte du fret.

Article 33 : Les aéronefs étrangers ne peuvent, lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur ou au-dessus du territoire national, avoir à bord des appareils émetteurs que si l'autorité compétente de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé a délivré une licence d'installation et d'utilisation.

Les appareils émetteurs sont utilisés à l'intérieur du territoire national conformément à la législation en vigueur en République Gabonaise. Ils ne peuvent être utilisés que par les membres de l'équipage navigant porteurs à cet effet d'une licence spéciale, délivrée par les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Article 34 : Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire national à bord d'aéronefs employés à la navigation civile, sauf autorisation formelle des autorités politiques compétentes.

Article 35 : Un aéronef ne peut effectuer de vols que s'il est muni d'un certificat de navigabilité en cours de validité, dûment délivré ou validé par l'Etat dans lequel il est immatriculé.

Article 36 : La conception et la production de produits aéronautiques et d'aéronefs en République Gabonaise doivent respecter les règles relatives tant aux procédures de certification de type et de 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 37 : 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.

Les dispositions concernant l'organisation générale, les moyens humains et matériels, les

procédures, et documentation technique que doit prendre une entreprise pour assurer le respect des exigences relatives à la maintenance des aéronefs en vue d'obtenir un agrément de l'organisme chargé de la maintenance, les conditions nécessaires à la reconnaissance des certificats d'agrément émis par un Etat étranger, sont fixées par voie réglementaire.

L'Autorité de l'Aviation Civile peut, après enquête technique basée sur les dispositions fixées par voie réglementaire, délivrer un certificat d'agrément à un organisme de maintenance.

Article 38 : Les règles opérationnelles d'exploitation ou de concession applicables à tous les types d'aéronefs et les conditions techniques d'emploi des aéronefs sont fixées par voie réglementaire.

Section 2 : Des autorisations et exemptions

Article 39 : Des autorisations de vols spéciaux et autorisations provisoires de vol dites « laissez-passer de navigation » peuvent être délivrées par l'Autorité de l'Aviation Civile, conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire.

Article 40 : Des catégories d'aéronefs peuvent faire l'objet de dispositions particulières au regard des exigences du certificat de navigabilité dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Section 3 : Des contrôles et des consignes

Article 41 : En matière de sécurité aérienne, tous les aéronefs, tous les exploitants d'aéronefs et toutes les entreprises effectuant l'entretien, la réparation ou la modification des aéronefs sont soumis au contrôle de l'Autorité de l'Aviation Civile.

Les frais de ces contrôles sont à la charge des propriétaires ou exploitants des appareils ou entreprises contrôlés.

Article 42 : L'objet et les modalités d'exécution des contrôles techniques sont fixés par des manuels de procédure élaborés par l'Autorité de l'Aviation Civile.

Article 43 : L'exploitation technique et économique des entreprises de services de transport public et de travail aérien et des organismes de maintenance et de production aéronautique est soumise au contrôle de l'Autorité de l'Aviation Civile.

L'Autorité de l'Aviation Civile maintient en place un système d'inspection qui a, entre autres fonctions :

- la rédaction et l'amendement des règles relatives à la navigabilité et aux opérations des aéronefs ;

- la délivrance, le renouvellement et le maintien de la validité des certificats de navigabilité et des certificats de transporteur aérien et des licences d'exploitation ;
- l'inspection régulière et la surveillance des exploitants aériens titulaires d'une licence d'exploitation ou d'un certificat de transporteur aérien ou d'un agrément d'un organisme de maintenance ;
- l'approbation des modifications ;
- le suivi et le contrôle des informations obligatoires sur le maintien de la navigabilité ;
- l'approbation et l'inspection régulière des organismes de maintenance agréés et de production aéronautique.

Article 44 : Les directives de navigabilité émises par les autorités habilitées des Etats de conception, de construction ou d'immatriculation des aéronefs sont applicables, sauf consigne contraire de l'Autorité de l'Aviation Civile, sur les aéronefs immatriculés ou exploités en République Gabonaise.

Article 45 : Le propriétaire, le locataire, l'exploitant ou l'utilisateur d'un aéronef doit :

- exploiter ou utiliser l'aéronef en conformité avec les consignes, les directives de navigabilité, et les bulletins de service qualifiés d'obligatoires, en vigueur ;
- se procurer auprès des constructeurs ou de leurs représentants, les informations et renseignements techniques nécessaires.

Article 46 : L'Autorité de l'Aviation Civile, ses préposés, et plus généralement la République Gabonaise, n'assument aucune responsabilité ni pour les dommages que pourraient subir un aéronef et ses accessoires pendant le contrôle, ni pour tout dommage pouvant provenir des matériaux employés pour toute réparation d'un aéronef, même si l'agent ou l'organisme de contrôle n'a élevé aucune objection ; le propriétaire ou l'exploitant étant tenu d'assurer l'aéronef contre de tels dommages.

Article 47 : Les dispositions de l'article 83 bis de la Convention de Chicago relatives à la délégation de surveillance s'appliquent à l'exploitation des aéronefs étrangers en République Gabonaise.

Chapitre V : De la protection de l'environnement

Article 48 : Les opérateurs de l'aviation civile sont tenus de se conformer aux normes en vigueur en matière de protection de l'environnement et plus généralement, de veiller à l'élimination ou au recyclage de leurs déchets, à la lutte contre la pollution qu'ils causent et à en sensibiliser leur personnel.

A ce titre, le dépôt des déchets provenant des services de bord des aéronefs, des restaurants et des cuisines, des ateliers de maintenance des aéronefs, des magasins de fret, des dépôts de carburant et lubrifiant,

des toilettes de tous les services et installations aéroportuaires, des centres de soins médicaux situés sur les installations aéroportuaires, ou de toute autre activité liée à l'aviation civile susceptible de générer des déchets, doit se faire dans des décharges agréées.

Article 49 : Le dépôt des déchets sur le domaine aéroportuaire, leur enfouissement, immersion et incinération dans le sous-sol du domaine aéroportuaire sont interdits.

Article 50 : Tout projet de construction ou de modernisation d'un aéroport doit faire l'objet, au préalable, d'une étude d'impact environnemental tenant compte des dispositions en vigueur sur la protection de l'environnement.

Article 51 : Un aéronef appartenant à l'une des catégories définies par voie réglementaire en application des dispositions de l'annexe 16 de la Convention de Chicago, ne peut être utilisé pour la navigation aérienne sans être muni d'un certificat acoustique attestant qu'il est conforme au type d'aéronef déjà certifié, sauf si cet aéronef est muni :

- d'un certificat spécial de limitation de nuisances sonores attestant qu'il satisfait à des conditions qui lui sont propres et qui ont été notifiées au postulant ;
- d'une autorisation provisoire assortie des restrictions jugées utiles.

Les catégories d'aéronefs visées ci-dessus et les conditions de délivrance des certificats acoustiques sont définies par voie réglementaire.

Un moteur appartenant à l'une des catégories définies par voie réglementaire en application des dispositions de l'annexe 16 de la Convention de Chicago, ne peut être utilisé sur un aéronef pour la navigation aérienne sans être muni d'un certificat démontrant la conformité pour les émissions de gaz et de fumée.

Chapitre VI : De la sécurité du transport aérien des matières dangereuses

Article 52 : Le transport aérien des matières dangereuses s'effectue conformément aux dispositions des textes réglementaires pris en application des normes internationales régissant cette matière.

Article 53 : Sans préjudice des dispositions de l'article 52 ci-dessus, tout intervenant dans le processus du transport aérien des matières dangereuses doit suivre une formation appropriée.

Chapitre VII : Des privilèges, des hypothèques, des garanties et de la saisie

Section 1 : Des privilèges

Article 54 : Par l'effet des dispositions de la présente loi, sont seuls privilégiés sur l'aéronef, par préférence à tous autres droits et créances, même hypothécaires :

- 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 ;
- les rémunérations dues pour le sauvetage de l'aéronef ;
- les frais indispensables pour la conservation de l'aéronef.

Article 55 : Les privilèges visés à l'article 51 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.

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

Ils s'éteignent également, indépendamment des modes normaux d'extinction des privilèges :

- par la vente en justice de l'aéronef ;
- en 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 dans la République Gabonaise, 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 56 : Les créances de même rang viennent en concurrence au prorata de chacune des créances en cas d'insuffisance du montant.

Les créances visées aux deux derniers rangs de l'article 54 ci-dessus sont payées dans l'ordre inverse des dates des événements qui leur ont donné naissance.

Article 57 : Les privilèges autres que ceux visés à l'article 54 ci-dessus, notamment les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation et à l'atterrissage dues au titre de l'exploitation de l'aéronef ou les impôts et taxes dus par le propriétaire de l'aéronef, et autres, 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 : Des hypothèques

Article 58 : Les hypothèques des aéronefs sont exclusivement conventionnelles.

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 au profit de celui-ci, en garantie de la somme indiquée comme restant due, à condition toutefois que le vendeur requière l'inscription de cette hypothèque dans la forme prévue par la présente loi.

Article 59 : 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 concernés.

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'elles appartiennent au propriétaire de l'aéronef.

Article 60 : L'hypothèque peut s'étendre à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués, à condition que lesdites pièces soient individualisées et entreposées en un ou plusieurs emplacements déterminés et qu'une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affichage, renseigne dûment le tiers sur la nature et 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, ces pièces doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

Un inventaire indiquant la nature et le nombre des pièces visées ci-dessus est annexé à l'acte d'hypothèque inscrit.

Article 61 : 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 62 : L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif d'une hypothèque sur un aéronef peut être authentique ou sous seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre, dans ce cas,

l'endossement entraîne le transfert des droits du créancier hypothécaire.

L'hypothèque ne peut être consentie, à peine de nullité, que par le propriétaire ou par le mandataire justifiant d'un mandat spécial.

Article 63 : Un aéronef en construction ne peut être hypothéqué, à peine de nullité, que s'il a préalablement fait l'objet d'une déclaration comportant ses principales caractéristiques, au service chargé de la tenue du registre d'immatriculation. Il en est délivré récépissé.

Article 64 : Le droit de suite des créanciers hypothécaires s'exerce en quelque main où se trouve l'aéronef. Ces créanciers sont payés dans l'ordre d'inscription de leur hypothèque, après les créanciers privilégiés.

Article 65 : 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.

Article 66 : 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.

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.

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 ainsi que de délivrance d'une copie de l'hypothèque sont fixées par voie réglementaire.

Article 67 : L'hypothèque est valable dix ans à compter de la date d'inscription. Elle tombe si l'inscription n'est pas renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article 68 : L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'année courante.

Le taux d'intérêt doit être indiqué dans l'acte d'inscription hypothécaire.

Article 69 : 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 70 : 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 71 : Sauf en cas de vente forcée, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre Etat sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires.

Tant que ces conditions ne sont pas remplies ou satisfaites, l'Autorité de l'Aviation Civile doit refuser toute radiation.

Section 3 : Des saisies conservatoires et exécutoires des aéronefs civils

Article 72 : Tout aéronef, quelle que soit sa nationalité, peut être saisi et vendu par décision de justice conformément aux règles déterminées par la présente section.

Sous-section 1 : De la saisie conservatoire

Article 73 : La saisie conservatoire porte sur un aéronef appartenant au propriétaire ou à un copropriétaire ou à un affréteur, débiteurs d'une créance certaine.

Article 74 : Sont exempts de la saisie conservatoire, tous aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat, 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.

Article 75 : 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 auprès du tribunal compétent.

L'autorisation peut être accordée dès lors qu'elle est justifiée par une créance paraissant fondée dans son principe.

Article 76 : 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 peuvent, chacun en ce qui le concerne, 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 compétent.

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 à la saisie conservatoire.

Article 77 : L'ordonnance d'autorisation fixe, à peine de nullité, 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.

Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

Article 78 : 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. Elle est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

Article 79 : La procédure de saisie conservatoire se fait conformément aux dispositions du Code de Procédure Civile, complétées, s'il y a lieu, par des dispositions fixées par voie réglementaire.

Article 80 : Le paiement des sommes dues, incluant les frais de justice, entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire.

Article 81 : Le juge doit donner mainlevée de la saisie en cas de dépôt par le débiteur non propriétaire ou par le mandataire de celui-ci, d'un cautionnement égal au montant de la créance réclamée, montant incluant les frais de justice.

Sous-section 2 : De la saisie-exécution

Article 82 : La saisie-exécution d'un aéronef ne peut être opérée qu'à compter de la notification du 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 dans la République Gabonaise et s'il n'y a pas de représentant habilité. Cette notification entraîne immédiatement saisie.

Article 83 : La procédure de saisie-exécution se fait conformément aux dispositions du Code de Procédure Civile, complétées s'il y a lieu, par des dispositions fixées par voie réglementaire.

Article 84 : Le commandement doit être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile.

Il a pour effet d'immobiliser l'aéronef dans l'aérodrome où il se trouve.

Article 85 : Dès qu'elle est notifiée du commandement de payer ou de la saisie, l'Autorité de l'Aviation Civile ou son représentant doit s'opposer à tout départ de l'aéronef jusqu'à remise de mainlevée de saisie ou de la décision de justice autorisant le départ ou justifiant que l'adjudicataire a exécuté les formalités permettant la libération de l'aéronef.

Article 86 : Si l'aéronef est immatriculé en République Gabonaise, 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 violation des dispositions qui précèdent peut être annulée sur demande introduite dans les trois mois à compter de la date de la vente par toute personne justifiant d'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 87 : Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef signée à Genève le 19 juin 1948, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

Article 88 : En cas de vente dans la République Gabonaise d'un aéronef grevé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs signée à Genève le 19 juin 1948, les droits prévus à l'article 1^{er} de ladite Convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface en vertu de l'article VII-5 de ladite Convention.

Section 4 : Du droit de rétention

Article 89 : L'Autorité de l'Aviation Civile, les autorités publiques de police ou des 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 immatriculé en République Gabonaise ou à l'étranger dans l'un des cas suivants :

-si l'aéronef ne remplit pas les conditions de sécurité ou de sûreté requises ;

-si l'aéronef a causé des dommages à la surface ;
 -si le document de navigabilité n'est pas produit ;
 -si les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation ;
 -si le pilote ne dispose pas des documents requis à la conduite de l'aéronef ;
 -si le pilote ou l'exploitant a commis une infraction aux règles de police, de douane, ou de la circulation aérienne, ou aux autres dispositions des textes en vigueur relatifs à l'aviation civile.

En cas d'acte illicite, l'aéronef est maintenu au sol jusqu'à ce que la crise soit résolue, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige le décollage.

Article 90 : Le droit de rétention se traduit par une interdiction de décoller.

Il s'exerce, lorsque l'aéronef n'est plus au sol, par l'ordre de retour au sol donné à cet aéronef.

Article 91 : En cas de correction apportée aux manquements visés à l'article 87 ci-dessus, le droit de rétention est levé.

Article 92 : En cas de dommages à la surface, la décision de rétention est levée si cumulativement :

-le cautionnement versé couvre la totalité de ces dommages ;
 -la présence de l'aéronef n'est plus nécessaire aux opérations d'enquête.

Section 5 : De la mise sous séquestre

Article 93 : En cas d'exercice d'une activité de transport aérien par une entreprise non habilitée, l'Autorité de l'Aviation Civile peut prononcer, à l'expiration d'un délai de huit jours suivant une mise en demeure notifiée, la mise sous séquestre des appareils et autres matériels utilisés.

Section 6 : Des droits afférents à tout dessin ou modèle

Article 94 : 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 Gabonaise, un aéronef étranger, à condition que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef concerné réserve sur son territoire le traitement réciproque aux aéronefs de la République Gabonaise.

Ces dispositions s'appliquent également 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 Gabonaise, aucune pièce ni aucun matériel breveté ainsi entreposé ne pouvant être vendu ou cédé à l'intérieur du territoire de la République Gabonaise, ou exporté à des fins commerciales.

Section 7 : Des garanties internes

Article 95 : Les dispositions des conventions internationales relatives aux garanties visées par la présente section prévalent sur toute autre règle de droit concernant ces garanties, révélée incompatible.

Article 96 : En application des dispositions de l'article 53 de la Convention de Chicago du 16 novembre 2011 relative aux garanties internationales sur les équipements aéronautiques, le tribunal de Libreville est compétent pour connaître des litiges afférents à ces garanties.

Les autres modalités d'application de la présente section sont fixées par voie réglementaire.

Titre II : De la navigation aérien

Chapitre I^{er} : Des règles de la navigation aérienne

Article 97 : Les règles de la circulation aérienne doivent être conformes aux règlements internationaux relatifs à l'aviation civile internationale, toutes différences à ces règles étant obligatoirement notifiées par voie d'information aéronautique.

Tout aéronef se trouvant sur le territoire gabonais ou dans la région d'information de vol confiée à la République Gabonaise par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, doit observer les règles internationales de circulation aérienne et le système international de feux et signaux. Ces règles sont également observées par les aéronefs militaires de la République Gabonaise, à moins qu'elles ne soient incompatibles avec le caractère de leur mission.

Les aéronefs de la République Gabonaise qui se trouvent hors du territoire national doivent, sous peine de sanctions ou de poursuites judiciaires, observer lesdites règles, sauf prescription contraire de l'Etat survolé.

Article 98 : Un aéronef de nationalité étrangère, qu'il soit aéronef civil ou aéronef d'Etat, ne peut circuler au-dessus du territoire gabonais que si ce droit lui est accordé aux termes de conventions ou d'accords conclus entre la République Gabonaise et l'Etat d'immatriculation de cet aéronef ou s'il reçoit à cet effet une autorisation permanente dont la durée est définie par voie réglementaire, une autorisation ponctuelle ou temporaire.

Article 99 : Tout aéronef de nationalité étrangère qui, sans titre, survole le territoire gabonais ou qui est utilisé

dans l'espace aérien gabonais, est tenu de respecter tout ordre d'atterrir et toutes autres instructions des autorités gabonaises.

Article 100 : Les aéronefs en vol doivent impérativement obtempérer aux ordres et signaux conventionnels leur ordonnant d'atterrir.

Les aéronefs doivent, sous peine de sanctions et de poursuites judiciaires, 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 101 : Dans l'exercice de sa souveraineté sur son espace aérien, la République Gabonaise s'engage à ne pas recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol en cas d'infraction.

Elle peut cependant contraindre l'atterrissage, à l'un de ses aérodromes, de tout aéronef civil qui, sans titre, survole son territoire national, ou contre lequel existent de sérieuses présomptions d'utilisation à des fins incompatibles avec l'intérêt de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Autorité de l'Aviation Civile de la République Gabonaise a recours aux moyens appropriés conformes au droit international.

Elle s'engage également à :

- prendre toutes mesures appropriées pour porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire ;
- permettre aux propriétaires de l'aéronef ou aux autorités de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef de prendre les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances, sous réserve du contrôle qu'elle peut faire ;
- collaborer aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées en vertu de la Convention de Chicago.

Article 102 : En application des dispositions de l'article 98 alinéa 2 ci-dessus, il peut être procédé à l'interception des aéronefs civils conformément aux normes et pratiques en vigueur, notamment celles de l'article 97 ci-dessus en son alinéa 1^{er}.

Chapitre II : De la circulation des aéronefs

Section 1 : Des principes et des règles

Article 103 : La circulation des aéronefs est libre en République Gabonaise, sous réserve de se conformer aux dispositions des textes en vigueur régissant la navigation et la circulation aériennes.

Article 104 : Par dérogation aux dispositions de l'article 103 ci-dessus, des exemptions peuvent être accordées ou reconnues aux aéronefs qui satisfont aux conditions particulières fixées par voie réglementaire. Ces conditions portent notamment sur la conception et

l'usage de ces aéronefs et sur l'aptitude des personnes qui les utilisent.

Peuvent notamment bénéficier de ces exemptions :

- les aéronefs captifs ou tractés à partir de la surface du sol ou de l'eau ;
- les aéronefs sans pilote ;
- les aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés ou faiblement motorisés ;
- les ballons ;
- les parachutes ;
- les fusées.

Article 105 : Tout aéronef civil immatriculé en République Gabonaise est tenu :

- d'être employé à des fins compatibles avec les buts de la Convention de Chicago ;
- en toute circonstance, notamment en cas d'interception, de respecter les ordres et instructions des autorités de l'Etat 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.

Ces dispositions s'appliquent également à tous les aéronefs exploités en République Gabonaise.

Article 106 : L'utilisation des aéronefs sur les aires de manœuvres des aérodromes et en vol se fait conformément à la réglementation de la circulation aérienne.

La circulation aérienne est fixée par les dispositions des textes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, complétées par les règlements communautaires et nationaux.

Elle est applicable dans l'espace aérien placé sous le contrôle de tout organisme des services de la circulation aérienne situés sur le territoire de la République Gabonaise.

En dehors de l'espace aérien de la République Gabonaise, elle s'impose aux aéronefs portant les marques de nationalité de la République Gabonaise, dans la mesure où elle est compatible avec les règles édictées par l'Etat, ou l'organisme international qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent les aéronefs.

Les règles de circulation aérienne générale ne s'appliquent pas aux aéronefs des forces de défense et de sécurité et de 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 de 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. Lorsque notamment les aéronefs des forces de sécurité et de police empruntent l'espace aérien assigné aux aéronefs civils, ils se soumettent aux instructions des autorités chargées du contrôle de la navigation aérienne civile.

Article 107 : La voltige et l'acrobatie aériennes pour les aéronefs civils doivent être exécutées conformément à la réglementation en vigueur.

Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent s'effectuer qu'avec l'autorisation de l'Autorité de l'Aviation Civile.

Article 108 : 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.

Section 2 : Des restrictions

Article 109 : Les aéronefs qui effectuent un vol international doivent :

- suivre, pour franchir la frontière, la route aérienne qui leur est imposée ;
- 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.

Article 110 : Pour des raisons d'impératifs de sécurité nationale ou de nécessité d'ordre public, certaines zones du territoire national peuvent être interdites de survol ou faire l'objet de restrictions de survol, pour tous aéronefs assurant des services aériens publics. Ces zones sont classées en :

- zones réglementées ;
- zones interdites ;
- zones dangereuses.

Article 111 : Les zones réglementées sont définies pour protéger un espace, principalement de l'évolution d'avions militaires. Leur accès fait l'objet de règles et procédures strictes fixées par voie réglementaire.

Les zones interdites sont complètement prohibées de façon discrétionnaire à tout aéronef non autorisé.

Les zones dangereuses sont définies pour annoncer un danger permanent ou temporaire pour les aéronefs. Leur accès n'est pas interdit mais exige une nécessité particulière de prudence pour les aéronefs.

Article 112 : La délimitation et le marquage des zones à statut particulier visées à l'article 108 ci-dessus sont déterminés par voie réglementaire.

Section 3 : Des prérogatives administratives

Article 113 : Lors de l'arrivée ou du départ d'un aéronef, en quelque lieu que ce soit, du territoire national, 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, à l'immatriculation, à la navigabilité et à 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 entrant, quittant ou séjournant sur le territoire gabonais doit se conformer aux dispositions des textes en vigueur en République Gabonaise, 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 de police et de douane, quelle que soit la forme de cette injonction.

L'Autorité de l'Aviation Civile, les autorités administratives de la police, de la douane peuvent 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, conformément aux modalités déterminées par voie réglementaire.

L'Autorité de l'Aviation Civile spécifie dans les publications d'information aéronautique les consignes à respecter par les équipages et les passagers relatives à l'arrivée et au départ.

Section 4 : Des prestations de la circulation aérienne

Article 114 : Des prestations de la circulation aérienne sont établies et assurées dans la région d'information de vol, les régions de contrôle et les zones de contrôle de la République Gabonaise.

L'Autorité de l'Aviation Civile fixe, ou s'assure de la fixation, conformément aux recommandations des conférences aéronautiques, des règles concernant les portions d'espace que sont les régions d'information de vol, les régions de vol, les régions de contrôle, les routes et les voies aériennes dans lesquelles sont assurés des services d'information de vol, de contrôle et d'alerte.

Tout exploitant de service de navigation aérienne doit être assuré pour sa responsabilité d'une manière qui satisfasse l'Autorité de l'Aviation Civile.

L'attestation d'assurance doit être présentée à toute demande des organismes ou autorités habilitées.

L'Autorité de l'Aviation Civile veille à ce que les assurances visées à la présente section restent en vigueur pendant toute la durée des prestations de services.

Les règles et procédures applicables par les services de la circulation aérienne sont définies par voie réglementaire.

Article 115 : Les limites des diverses portions d'espace, les centres de contrôle ou d'information de vol ainsi que toute indication concernant le fonctionnement des 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 s'assure de l'élaboration, de la publication et de la mise à jour d'une publication d'information aéronautique et de l'émission des avis aux navigateurs aériens.

Aux aéroports internationaux de la République Gabonaise, aux autres aéroports si nécessaire, 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'aéroport. L'Autorité de l'Aviation Civile peut déléguer ce contrôle à un organisme dûment habilité.

Article 116 : 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'elles estiment nécessaires pour se conformer aux dispositions des textes régissant la circulation aérienne.

Tout système et équipement de radiocommunication et d'aide à la navigation aérienne existant ou à créer est soumis au contrôle technique de l'Autorité de l'Aviation Civile.

Les aides et prestations fournies par les services de la circulation aérienne aux aéronefs en vol donnent lieu à la perception de redevances de route correspondant à la rémunération des services rendus.

Les aéronefs affectés à un service public de transport de voyageurs doivent être munis des appareils de télécommunication radioélectriques en conformité avec les normes de la réglementation en vigueur. Le personnel affecté aux télécommunications radioélectriques doit disposer des qualifications requises.

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

Article 117 : L'Autorité de l'Aviation Civile et les services nationaux en charge de la météorologie sont chargés de procurer l'assistance météorologique à la navigation aérienne à l'échelle nationale, en conformité avec les normes minimales contenues dans l'annexe 3 à la Convention de Chicago.

Les dispositions qui déterminent l'assistance météorologique font l'objet d'une publication d'information aéronautique.

Article 118 : L'Autorité de l'Aviation Civile et les services nationaux en charge de la météorologie s'assurent de la conclusion et du suivi des accords formels déterminant les responsabilités respectives des parties concernant les aspects de la réglementation et la fourniture des services météorologiques avec le fournisseur des services de navigation aérienne et la société concessionnaire ou gérante de ces aéroports.

Article 119 : L'Autorité de l'Aviation Civile et les services nationaux en charge de la météorologie s'assurent :

-que l'observation et la prévision du phénomène de cisaillement du vent sont assurées dans le cadre de l'assistance météorologique à la navigation aérienne et que des avertissements à ce sujet sont diffusés aux usagers de l'espace aérien et ce, en collaboration avec tout organisme concerné, conformément aux dispositions des textes en vigueur ;

-que les exploitants se conforment aux dispositions en vigueur concernant l'enregistrement par les équipages de conduite, pendant les différentes phases de vol, des observations météorologiques et des observations relatives à une activité volcanique en vue de leur transmission aux services compétents de la circulation aérienne.

Chapitre III : Des installations, des services de navigation aérienne et des systèmes normalisés

Article 120 : La République Gabonaise s'engage, dans la mesure du possible et en conformité avec les dispositions des textes en vigueur, à :

-fournir sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale ;

-adopter et mettre en œuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation ;

-collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques.

Titre III : Des aérodrômes

Chapitre I^{er} : Des dispositions générales

Article 121 : Les aérodrômes sont divisés en deux catégories selon leur usage :

-les aérodrômes publics destinés à la circulation aérienne publique, sous réserve des restrictions ou interdictions auxquelles ils peuvent être soumis ;

-les aérodrômes privés établis par une société ou un particulier.

Article 122 : Sauf en cas de force majeure ou d'autorisation de l'Autorité de l'Aviation Civile, le décollage ou l'atterrissage d'un aéronef ne peut se faire en dehors d'un aérodrôme ou d'un hélicoptère.

Les aéronefs venant de l'étranger ou s'y rendant doivent effectuer leur atterrissage et leur décollage sur un aérodrôme international, sauf cas de force majeure ou d'autorisation de l'Autorité de l'Aviation Civile.

Ils ne peuvent faire escale, ni à l'aller ni au retour, entre l'aérodrôme international et la frontière.

Les conditions de création et d'utilisation des aérodrômes ouverts ou non à la circulation aérienne publique, les conditions dans lesquelles certains types d'aéronefs peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrôme, avec l'accord de la personne qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé, sont fixées par voie réglementaire. Ces exceptions et spécificités concernent notamment les hélicoptères, les ballons et les aéronefs de traitement agricole et les ultralégers motorisés en abrégé ULM.

Article 123 : L'ouverture et l'exploitation d'un aérodrôme ou d'un hélicoptère sont subordonnées à l'homologation de l'Autorité de l'Aviation Civile, délivrée conformément aux conditions fixées par voie réglementaire.

La fermeture d'un aérodrôme ou d'un hélicoptère intervient dans les mêmes formes et conditions.

Article 124 : Les aérodrômes sont certifiés par l'Autorité de l'Aviation Civile dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article 125 : Tout exploitant d'un aérodrôme ou d'un hélicoptère doit contracter une assurance pour sa responsabilité, en relation avec la catégorie de l'aérodrôme exploité.

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.

L'attestation d'assurance doit être présentée à toute réquisition des organismes et autorités habilités.

L'Autorité de l'Aviation Civile s'assure que les assurances concernées sont en vigueur pendant toute la période de validité de l'homologation, de la certification ou de tout autre agrément.

Article 126 : Lorsqu'un rapport ou un procès-verbal constate l'existence sur un aérodrôme ou un hélicoptère des dégradations ou l'exécution d'ouvrages ou de travaux pouvant porter atteinte à la sécurité de la navigation aérienne ou entraver l'exploitation des services aéronautiques, l'Autorité de l'Aviation Civile peut adresser aux contrevenants une mise en demeure aux fins de cessation des travaux, le cas échéant, au rétablissement des lieux dans leur état initial.

Si les contrevenants n'obtempèrent pas dans le délai fixé par la mise en demeure, l'Autorité de l'Aviation Civile peut faire, en tant que de besoin, exécuter d'office les travaux nécessaires aux frais et à la charge des contrevenants.

Article 127 : Un contrôle sanitaire est mis en place dans chaque aéroport international. Ce contrôle sanitaire aux frontières est régi par les dispositions des règlements sanitaires de l'Organisation Mondiale de la Santé, des arrangements internationaux et des textes en vigueur en vue de prévenir la propagation par voie aérienne des maladies transmissibles.

Article 128 : La fourniture d'un ou de plusieurs services d'assistance en escale et l'auto-assistance en escale se pratiquent dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Chapitre II : Des aérodrômes ouverts à la circulation aérienne publique

Article 129 : Les conditions techniques et administratives de la classification des aérodrômes destinés à la circulation aérienne publique, la procédure et les effets du classement sont fixés par voie réglementaire.

Article 130 : La création, l'ouverture et l'exploitation d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique, lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat, sont subordonnées à la conclusion d'une convention entre l'autorité aéronautique et la personne physique ou morale qui crée l'aérodrome. Cette convention doit être également soumise à l'accord du Ministre chargé des Finances si elle implique des obligations financières à la charge de l'Etat.

La création ou l'extension de ces aérodromes bénéficie, en tant que de besoin, de la procédure légale d'expropriation pour cause d'utilité publique et du régime de l'occupation temporaire.

Les conditions de création, de mise en œuvre, d'utilisation, d'exercice du contrôle et de la fermeture des aérodromes civils ouverts à la circulation aérienne publique sont fixées par voie réglementaire.

Article 131 : L'utilisation d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique peut être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite si des raisons d'ordre public, les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant, le justifient.

La décision de restriction ou d'interdiction temporaire fait l'objet d'un avis aux navigateurs aériens et, le cas échéant, de publication et de circulaire d'information aéronautique.

Article 132 : La construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes peuvent être concédés dans le cadre de conventions de concession, dans les conditions déterminées par le cahier des charges qui précise les obligations respectives de l'exploitant et de l'Etat.

Le cahier des charges est approuvé par décret ou arrêté sur la base des recommandations conjointes de l'autorité aéronautique et du Ministre chargé des Finances.

Article 133 : Les aérodromes, les installations destinées à assurer le contrôle de la circulation aérienne, les télécommunications aéronautiques, la radionavigation aérienne, l'aide à la navigation aérienne, 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, quel que soit le statut juridique de son exploitant.

Chapitre III : Des aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique

Article 134 : Les conditions de création, de mise en œuvre et de fermeture des aérodromes civils non ouverts

à la circulation aérienne publique sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre IV : Des servitudes aéronautiques

Article 135 : Afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est établi, en permanence, 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 136 : Les dispositions du présent chapitre sont applicables :

- aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ;
- à certains aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique et créés par une personne physique ou morale autre que l'Etat ;
- aux aérodromes situés en territoire étranger pour lesquels les zones de dégagement sont établies sur le territoire de la République Gabonaise sous certaines conditions fixées par voie réglementaire ;
- aux installations d'aides à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques, sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;
- à certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

Article 137 : Les installations situées à l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement qui, par leur hauteur, constituent un obstacle ou un danger pour la navigation aérienne, nécessitent une autorisation spéciale de l'Autorité de l'Aviation Civile. Ces installations sont définies par voie réglementaire.

Article 138 : L'Autorité de l'Aviation Civile peut, en cas d'atteinte aux servitudes aéronautiques, faire procéder dans un délai fixé par elle, à l'enlèvement ou à la modification d'ouvrages incriminés.

Passé ce délai, l'Autorité de l'Aviation Civile saisit la juridiction compétente qui statue à bref délai. Le juge peut assortir sa décision d'astreinte.

Titre IV : De la sûreté, de la facilitation et de la sécurité

Chapitre I^{er} : De l'organisation de la sûreté et de la facilitation

Section 1 : Des entités participant aux mesures de sûreté et de facilitation

Article 139 : L'Autorité de l'Aviation Civile de la République Gabonaise, en matière de sûreté de l'aviation civile au sens de l'annexe 17 de la Convention de Chicago et en matière de facilitation au sens de l'annexe 9 de ladite Convention, est désignée par les textes en vigueur.

Article 140 : L'Autorité de l'Aviation Civile doit assurer le maintien de l'efficacité du programme de sûreté aéroportuaire par des missions de contrôle, d'enquête et d'évaluation sur les organismes et opérateurs de mise en œuvre.

Article 141 : Les organismes aéroportuaires, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services d'assistance en escale, les agents de fret, les autorités postales, les fournisseurs de services de contrôle de la circulation aérienne et tout autre organisme ayant des fonctions liées à l'aviation civile et qui pourraient, dans l'exercice de leurs fonctions, participer à l'application des mesures de sûreté, sont tenus d'établir des structures de gestion et de mise en œuvre des programmes sectoriels de sûreté de l'aviation au sens de la convention relative à l'aviation civile internationale et de ses annexes.

Des textes réglementaires fixent les prescriptions et procédures auxquelles doivent se conformer les entités susmentionnées.

Article 142 : Tout aéroport ouvert à la circulation aérienne publique en République Gabonaise est doté d'une entité chargée de mettre en œuvre et de coordonner la mise en œuvre des contrôles de sûreté, conformément au programme de sûreté aéroportuaire approuvé par l'Autorité de l'Aviation Civile.

Article 143 : Chaque exploitant d'une compagnie aérienne doit désigner un responsable sûreté chargé de l'établissement et de l'exécution de son programme de sûreté de l'Aviation Civile.

Article 144 : Pour la coordination des activités de sûreté et de facilitation, il est institué par le Ministre chargé de l'Aviation Civile un comité national de sûreté et de facilitation.

Article 145 : Le comité national de sûreté et le comité national de facilitation assistent l'Autorité Aéronautique et l'Autorité de l'Aviation Civile pour la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté et du programme national de facilitation de l'Aviation Civile.

Ils sont chargés de coordonner les activités de sûreté et de facilitation entre les ministères, les services et les autres organismes de l'Etat.

Article 146 : La composition et le fonctionnement du comité national de sûreté et du comité national de facilitation sont fixés par voie réglementaire. Chaque 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 tiers les renseignements sur les plans, la conception et les équipements de sûreté, en vue d'une harmonisation des méthodes et des procédures destinées à protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite et autres atteintes à la sûreté.

Section 2 : Des programmes relatifs à la sûreté, à la facilitation et à la qualité de l'aviation civile

Article 147 : L'Autorité de l'Aviation Civile est chargée de la rédaction, du développement, du contrôle et du suivi du programme national de sûreté.

Le programme national de sûreté de l'aviation civile est établi et mis en œuvre pour protéger les opérations de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, conformément aux dispositions de la Convention de Chicago.

Le programme national de sûreté de l'aviation civile doit attribuer des responsabilités clairement définies entre les différents ministères, les compagnies aériennes, les exploitants des aéroports et tout autre organisme national concerné.

Il prévoit des dispositions permettant à l'Etat de contrôler l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages à main, des mesures de sûreté au sol et en vol ainsi que toutes les mesures ou procédures spéciales visant à instaurer une coopération étroite entre les organismes intéressés par la mise en œuvre du programme et l'échange de renseignements sur les menaces ainsi que sur la coopération entre les Etats.

Les gestionnaires d'aéroports et les compagnies aériennes élaborent et mettent en place un programme de sûreté.

L'Autorité de l'Aviation Civile révisé le programme chaque année et veille à sa mise en application par les différentes entités concernées.

Article 148 : L'Autorité de l'Aviation Civile est chargée de la rédaction, du développement, du contrôle et du suivi du programme national de facilitation de l'aviation civile.

Le programme national de facilitation de l'aviation civile a pour objet d'adopter toutes mesures visant à faciliter le mouvement des aéronefs, des équipages, des passagers, des marchandises, de la poste et des provisions de bord, en éliminant les obstacles et les retards inutiles.

L'Autorité de l'Aviation Civile révisé le programme national de facilitation chaque année et veille à sa mise en application par les différentes entités concernées.

Article 149 : L'Autorité de l'Aviation Civile est chargée de la rédaction des programmes nationaux de contrôle qualité de la sûreté et de la facilitation de l'aviation civile.

Les programmes nationaux de contrôle qualité de la sûreté et de la facilitation ont pour objectifs :

- de vérifier l'efficacité de la mise en œuvre des mesures de sûreté et de facilitation ;
- d'améliorer la mise en œuvre des mesures de sûreté et de facilitation.

L'Autorité de l'Aviation Civile fixe les règles de gestion opérationnelle, de diffusion et de mise à jour des programmes nationaux de contrôle qualité.

Article 150 : Les comités nationaux de sûreté et de facilitation peuvent mandater des enquêteurs ad hoc, indépendants des ministères, organismes ou établissements publics et/ou privés impliqués, pour s'assurer de la mise en œuvre des programmes nationaux de sûreté, de facilitation et de contrôle qualité.

Article 151 : L'Autorité de l'Aviation Civile s'assure par tous moyens, notamment par le contrôle qualité, de la mise en œuvre des programmes nationaux de sûreté et de facilitation, dans les zones réservées des aérodromes et des installations de navigation aérienne, par les entreprises, les ministères, les organismes et les établissements publics et/ou privés, les personnels navigants et employés.

Article 152 : L'Autorité de l'Aviation Civile approuve les programmes de sûreté et de formation des transporteurs, des exploitants d'aéronefs ou d'aérodromes, des établissements publics, et de toute autre personne ou organisme assujetti, conformément aux conditions fixées par voie réglementaire.

Chapitre 2 : De la sûreté des aérodromes et des installations de navigation aérienne

Article 153 : Après approbation de l'Autorité de l'Aviation Civile, l'exploitant d'un aérodrome ou d'une installation de navigation aérienne peut désigner, pour des raisons de sûreté, une zone dont l'accès est réservé aux seules personnes dûment habilitées. Cette zone doit clairement être marquée comme zone à accès limité.

Article 154 : Les agents des forces de défense et de sécurité, un exploitant ou toute autre personne agissant en leur nom peut utiliser la force pour expulser toute personne qui accède indûment à une zone d'accès limité.

Article 155 : Tout exploitant d'aéroport servant à l'aviation civile désigne un correspondant chargé de coordonner la mise en œuvre des contrôles de sûreté.

Article 156 : Tout exploitant d'aéroport servant à l'aviation civile met en place un comité local de sûreté et un comité local de facilitation d'aéroport chargé d'assister le correspondant sûreté désigné.

Les comités sont chargés de la rédaction, des programmes locaux de sûreté et de facilitation ainsi que des programmes qualité, en conformité avec :

- les programmes nationaux de sûreté et de facilitation de l'aviation civile ;
- les programmes nationaux de contrôle qualité.

La rédaction des programmes prévus à l'alinéa 2 ci-dessus est faite dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Sont également fixés par voie réglementaire, la composition et le fonctionnement des comités de sûreté et de facilitation aéroportuaires.

Article 157 : Les dispositions de la présente loi relatives à la police des aérodromes et des installations à usage aéronautique s'appliquent :

- aux aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;
- aux installations de contrôle de la circulation aérienne, des télécommunications aéronautiques, d'aide à la navigation aérienne, y compris les réseaux de câbles et canalisations qui les desservent ;
- aux dépendances des aérodromes et des installations à usage aéronautique qui ne sont pas librement accessibles au public.

Article 158 : La police des aérodromes et des installations à usage aéronautique visés à l'article 153 ci-dessus, 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 expressément désignée à cet effet.

Les pouvoirs de police exercés en dehors de la zone militaire sur l'emprise des aérodromes sont fixés par voie réglementaire.

Article 159 : Les exploitants d'aérodromes assurent, sous l'autorité de l'entité visée à l'article 154 ci-dessus et conformément aux normes techniques, le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs ainsi que la prévention du péril animalier.

Ils participent à l'organisation des visites de sûreté, dans les conditions prévues par la présente loi.

Article 160 : Dans le cadre de la mise en œuvre des mesures de sûreté des vols, les agents de police judiciaire peuvent, sous leur responsabilité, procéder à la visite des personnes, de bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones d'aérodromes et de leurs dépendances à accès réglementé.

Ils peuvent, le cas échéant, faire exécuter ces mesures, à leur demande, par des agents habilités des entreprises de transport aérien ou des gestionnaires d'aérodromes.

Les conditions relatives à la fouille des personnes et des bagages sont fixées par voie réglementaire.

Article 161 : Les agents des douanes peuvent, dans les cas et modalités prévus à l'article 159 ci-dessus, procéder, ou faire procéder, à la visite des bagages de soute, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules en régime international.

Article 162 : Les habilitations des personnels assurant les missions de sûreté des vols sont retirées à ces personnels lorsque la moralité ou le comportement de ces personnels se révèle incompatible avec l'exercice de ces missions, conformément aux modalités fixées par voie réglementaire.

Chapitre 3 : De la sûreté du transport public

Article 163 : Tout exploitant d'aéronef commercial assurant des liaisons au départ de la République Gabonaise établit, met en œuvre et tient à jour un programme de sûreté d'exploitant d'aéronef, un programme d'assurance qualité et un programme de formation en matière de sûreté tous approuvés par l'Autorité de l'Aviation Civile.

Article 164 : En matière de sûreté des vols, le transporteur aérien met en œuvre ou s'assure de la mise en œuvre des mesures de sûreté sur le fret, les colis

postaux, les passagers et leurs bagages avant leur embarquement.

Article 165 : La responsabilité d'une entreprise ou d'un organisme agréé est engagée en cas de dommage causé par des colis postaux ou par du fret n'ayant pas fait l'objet de mesures de sûreté avant l'embarquement.

Article 166 : Des textes réglementaires déterminent les modalités d'application du présent chapitre.

Ces textes selon le cas :

-doivent soumettre le fret, les colis postaux, les correspondances et le transport de presse aux règles particulières ;

-peuvent étendre à d'autres intervenants dans le processus du transport aérien de marchandises l'obligation de mettre en œuvre des mesures de sûreté et de soumettre à l'Autorité de l'Aviation Civile pour approbation, un programme de sûreté, un programme d'assurance qualité et un programme de formation en matière de sûreté ;

-doivent fixer les modalités de fouille et d'inspection des bagages, des passagers et des installations aéroportuaires, ainsi que les obligations des transporteurs aériens et des exploitants des aérodromes à leur égard dans le but d'assurer la sûreté ;

-doivent fixer les obligations des transporteurs aériens et des exploitants d'aérodromes en cas de menace d'acte de violence.

Chapitre 4 : Du programme national de sécurité et du système de gestion de la sécurité

Article 167 : L'Autorité Aéronautique est chargée de l'élaboration et de la supervision du programme national de sécurité en matière d'Aviation Civile.

Ce programme comprend :

-la politique et les objectifs de sécurité ;

-la gestion du risque de sécurité ;

-l'assurance de la sécurité ;

-la promotion de la sécurité.

Article 168 : L'Autorité de l'Aviation Civile approuve le système de gestion de la sécurité des organismes assujettis, comprenant notamment :

-les catégories de personnes physiques ou morales qui doivent élaborer et appliquer un système de gestion de la sécurité ;

-les pouvoirs d'intervention des responsables des organismes assujettis ;

-les différents critères à suivre dans l'élaboration du système de gestion de la sécurité.

Titre V : Du transport aérien public**Chapitre 1^{er} : De l'exploitation des droits de trafic***Section 1 : Des conditions d'exploitation*

Article 169 : Les services aériens de transport public sont réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux.

Article 170 : L'exercice d'une activité de transport aérien est subordonné à l'obtention d'une licence d'exploitation en abrégé LE, et d'un certificat de transporteur aérien en abrégé CTA, délivrés par l'Autorité de l'Aviation Civile, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Les conditions de renouvellement, de suspension et de retrait de la licence d'exploitation et/ou du certificat de transporteur aérien d'une entreprise de transport aérien public sont également fixées par voie réglementaire, en conformité avec les dispositions des textes internationaux en vigueur relatives à la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique.

Ces conditions prennent notamment en compte les critères de garanties morales, juridiques, économiques, financières, physiques et techniques de l'exploitant ainsi que les raisons d'opportunités de création d'un nouveau service de transport aérien.

Article 171 : Toute demande d'autorisation pour l'exploitation d'un service aérien doit comporter entre autres, les renseignements déterminés par voie réglementaire.

Sauf dispositions contraires d'accords internationaux, doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation introduite par la voie diplomatique :

-l'exploitation d'un service aérien international régulier ;
-l'exploitation d'un service aérien international non régulier pour les aéronefs immatriculés dans un Etat non partie à la Convention de Chicago.

Article 172 : Une compagnie aérienne étrangère ne peut pas être autorisée à exploiter des vols sur les lignes intérieures en République Gabonaise, sauf dérogation spéciale.

Article 173 : La LE et le CTA ne sont ni cessibles ni transmissibles.

Article 174 : Les entreprises exploitant les services aériens sont soumises aux contrôles relatifs à la circulation aérienne, à la navigation aérienne et à l'exploitation technique des aéronefs.

Ces contrôles sont exercés au sol et en vol par l'Autorité de l'Aviation Civile.

Section 2 : Des modalités d'exploitation

Article 175 : Les activités du transport aérien public s'exercent dans le cadre de la libre concurrence.

Les actions ayant pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence sont réprimées conformément aux dispositions des textes en vigueur.

Est nul et de nul effet tout engagement, convention ou clause contractuelle constitutive de pratique anti-concurrentielle.

Article 176 : Le Gouvernement peut, en cas de nécessité absolue, procéder à la réquisition des aéronefs affectés à l'exploitation de tout service aérien.

La réquisition des aéronefs emporte celle des équipages et du personnel qualifié pour l'accomplissement des tâches au sol.

Article 177 : 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 se conformer aux conditions requises.

Elle doit en outre, respecter, sauf cas de force majeure, ses horaires de vol et le cas échéant, assumer les désagréments de tout ordre subis par ses clients au-delà d'un seuil tolérable de deux heures de retard ou d'annulation de vol.

Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées par voie réglementaire.

Article 178 : Sauf dans le cas de délégation de responsabilité prévu à l'article 83 bis de la Convention de Chicago, tous les aéronefs utilisés par des entreprises gabonaises doivent être immatriculés au Gabon.

Article 179 : Les conditions de survol de l'espace aérien gabonais ou celles relatives aux escales techniques sur le territoire de la République Gabonaise sont fixées conformément aux dispositions des textes en vigueur.

Article 180 : Un permis provisoire d'exploitation peut être accordé à une entreprise de transport aérien public dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Les aéronefs concernés doivent, dans tous les cas, répondre aux conditions techniques fixées par voie réglementaire.

Article 181 : Le transport du courrier et des colis postaux par voie aérienne fait l'objet d'un contrat conclu conformément aux dispositions des Conventions de l'Union Postale Universelle.

Les conditions spécifiques de ces contrats sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre II : Des contrats de transport de personnes, de bagages et de marchandises

Article 182 : Les contrats de transport aérien sont régis par les dispositions des conventions internationales en vigueur, notamment la Convention de Montréal du 28 mai 1999 et la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929.

Titre VI : De la responsabilité et des assurances

Chapitre I^{er} : De la présomption de responsabilité de l'exploitant et des modalités de réparation des dommages

Article 183 : 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.

Cette responsabilité est régie par les dispositions de la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers signée à Rome le 7 octobre 1952 et par tout protocole ou convention la modifiant, ratifiée par la République Gabonaise, que le vol soit intérieur ou international.

Article 184 : Au titre de la réparation des dommages visés à l'article 180 ci-dessus, le taux de change des droits de tirage spéciaux fixé à l'article 11 de la Convention de Rome est celui fixé par le Fonds Monétaire International en vigueur à la date de la décision du tribunal fixant le montant des dommages et intérêts à payer.

Chapitre II : De la responsabilité du fait de l'abordage entre aéronefs

Article 185 : En cas d'abordage de plusieurs aéronefs en évolution :

-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 dommage à des personnes ou des biens à bord de ce ou de ces aéronefs, cet exploitant est responsable de tous les dommages ;
-si les dommages sont consécutifs 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 qui leur est imputable dans la réalisation du dommage.

Article 186 : Dans les cas de responsabilité visés à l'article 182 ci-dessus, l'obligation de réparation des dommages pesant sur l'exploitant est limitée comme suit :

- 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 ;
- pour le non-usage de cet aéronef, 10% de la valeur retenue pour cet aéronef au taret ci-dessus ;
- marchandises, les montants prévus dans la Convention de Montréal du 28 mai 1999.

Chapitre III : Des assurances et des garanties

Article 187 : Tout aéronef civil immatriculé en République Gabonaise ou à l'étranger qui assure au Gabon un service aérien ou qui survole le territoire de la République Gabonaise, doit être assuré en ce qui concerne la responsabilité de son exploitant pour les dommages causés aux tiers, aux personnes, aux bagages et aux marchandises qu'il transporte.

Le montant des réparations devant couvrir ces dommages ne peut être inférieur aux limites fixées à l'article 186 ci-dessus.

Article 188 : L'assurance couvrant tout aéronef exploité au Gabon doit être contractée soit auprès d'une société d'assurance agréée par l'Autorité de l'Aviation Civile pour les aéronefs immatriculés au Gabon, soit auprès d'une société d'assurance agréée par l'Etat d'immatriculation et ayant au Gabon un correspondant expressément subrogé à ses obligations.

Article 189 : Les garanties et assurances destinées à couvrir les dommages résultant des responsabilités des exploitants ou propriétaires d'aéronefs sont affectées exclusivement et par préférence au paiement des indemnités correspondantes.

Article 190 : En cas d'accident entraînant le décès ou les blessures de passagers, l'exploitant ou le propriétaire et son assureur sont tenus de prendre immédiatement en charge les victimes ou les ayants-droit sous forme de versement d'une provision.

Cette provision ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité.

Article 191 : Les attestations d'assurance visées au présent chapitre sont exigées à bord des aéronefs et

doivent être présentées à toute réquisition des autorités et organismes habilités.

L'Autorité de l'Aviation Civile veille à ce que la durée de validité de ces assurances couvre toute la durée de l'utilisation de l'aéronef concerné.

Titre VII : Du travail aérien, services aériens privés et écoles

Chapitre I^{er} : Du travail aérien

Article 192 : L'exploitation d'une entreprise de travail aérien est soumise à l'obtention d'un permis d'exploitation aérienne délivré par l'Autorité de l'Aviation Civile.

Les modalités de délivrance, de renouvellement, de suspension ou de retrait du permis d'exploitation aérienne sont fixées par voie réglementaire.

Article 193 : Tout travail aérien occasionnel effectué au moyen d'un aéronef est soumis à l'obtention d'une autorisation délivrée par l'Autorité de l'Aviation Civile.

Les modalités de délivrance, de renouvellement, de suspension ou de retrait de l'autorisation sont fixées par voie réglementaire.

Article 194 : Aucune entreprise détentricice d'un permis d'exploitation aérienne ou d'une autorisation de l'Autorité de l'Aviation Civile ne peut céder à une autre entreprise l'exploitation de tout ou partie de ses activités pour lesquelles le permis d'exploitation aérienne ou l'autorisation lui a été délivré.

Article 195 : Les aéronefs destinés au travail aérien doivent répondre aux conditions techniques spécifiques fixées par voie réglementaire.

Chapitre II : Des services aériens privés

Article 196 : L'exploitation des services aériens privés autres que les aéroclubs et les écoles d'aviation n'est pas soumise à la délivrance d'un permis d'exploitation aérienne.

Il est toutefois fait obligation aux exploitants de ces services 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 navigabilité et à la circulation aérienne.

Les conditions techniques d'exploitation des services aériens privés sont fixées par voie réglementaire.

Article 197 : Les aéronefs immatriculés à l'étranger entrant au Gabon, soit aux fins de tourisme, soit à toutes autres fins non lucratives, soit pour simplement survoler l'espace aérien de la République Gabonaise, avec ou sans escale technique, doivent satisfaire aux dispositions des textes en vigueur sous réserve des dispositions dérogatoires contenues dans les instruments juridiques internationaux.

Article 198 : Les aéronefs des services privés ne peuvent, en aucun cas, assurer les services de transport aérien public ou de travail aérien.

Chapitre III : Des aéroclubs, des écoles d'aviation et des meetings et spectacles

Article 199 : L'exploitation des aéroclubs est soumise à l'agrément délivré par l'Autorité de l'Aviation Civile.

Les dispositions relatives à la délivrance, au renouvellement, à la suspension ou au retrait de cet agrément sont fixées par voie réglementaire.

Article 200 : L'exploitation des écoles d'aviation est soumise à l'agrément de l'Autorité de l'Aviation Civile.

L'agrément des écoles d'aviation est conditionné notamment à l'approbation préalable des programmes de formation, des formateurs, de l'organisation et des équipements pédagogiques.

Les dispositions relatives à la délivrance, au renouvellement, à la suspension ou au retrait de cet agrément sont fixées par voie réglementaire.

Article 201 : L'organisation des meetings, des rallyes aériens ou de tout autre spectacle comportant des évolutions d'aéronefs est soumise à l'approbation de l'Autorité de l'Aviation Civile.

Les modalités de délivrance de cette approbation sont fixées par voie réglementaire.

Titre VIII : Du personnel aéronautique

Chapitre I^{er} : Des dispositions communes

Section 1: Des spécialités, des titres de qualification et de la formation

Article 202 : Le personnel aéronautique comprend le personnel navigant et le personnel au sol. Le personnel navigant se compose :

- du personnel navigant technique ;
- du personnel navigant de cabine.

Le personnel au sol comprend l'ensemble des autres personnels commis aux autres missions de l'aviation civile notamment :

- les contrôleurs de la circulation aérienne ;
- les mécaniciens de maintenance des aéronefs ;
- les agents techniques d'exploitation.

Article 203 : Les personnels aéronautiques doivent justifier de titres et de qualifications correspondant à leur spécialité, dans les conditions prévues par voie réglementaire.

Article 204 : Le titre et qualification des personnels aéronautiques comprennent les brevets, les licences et certificats attestant de l'acquisition par les intéressés des connaissances générales théoriques et pratiques leur ouvrant droit à l'exercice des fonctions correspondantes, sous réserve le cas échéant, de la possession des qualifications propres à un type d'appareil, à un équipement, aux conditions de vol, au poste de travail à l'aptitude médicale requise correspondante.

Les catégories et les privilèges des titres aéronautiques et des qualifications du personnel aéronautiques sont fixées par voie réglementaire. Ces titres ne sont valables que pour une période limitée. Ils doivent être renouvelés après vérification périodique des diverses aptitudes requises.

Certains aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés, en raison de leurs caractéristiques particulières, notamment la masse et la vitesse, peuvent pilotés sans titre aéronautiques sont fixées par voie réglementaire.

Article 205 : Les modalités de délivrance, de renouvellement, de validation, de suspension et de retrait des titres et qualifications professionnels des personnels aéronautiques sont fixées par voie réglementaire.

La délivrance et le renouvellement des titres et qualifications aéronautiques donnent lieu au paiement de redevance dont le montant est fixé par l'Autorité de l'Aviation Civile.

Le retrait temporaire ou définitif de ces titres et qualification professionnels ne peut intervenir qu'après audition de l'intéressé.

Article 206 : Les modalités de validation ou de reconnaissance des titres et qualifications professionnelles délivrés par les autorités étrangères sont fixées par voie réglementaire.

La validation et la reconnaissance de ces titres et qualifications professionnels donnent lieu au paiement de redevances dont le montant est fixé par l'Autorité de l'Aviation Civile.

Article 207 : Les certificats médicaux, les formations, les épreuves d'aptitude, les contrôles de compétences et les homologations d'entraîneurs synthétiques de vol, obtenus ou effectués dans un autre Etat dans les conditions équivalentes à celles en vigueur au Gabon sont reconnus valable sur le territoire national.

En cas de doute sur l'équivalence de ces conditions, des épreuves complémentaires peuvent être exigées.

Article 208 : Les personnels aéronautiques détenteurs de titres ou qualifications délivrés par des autorités étrangères et reconnus au Gabon doivent, pour exercer, obtenir préalablement la validation de ces titres et qualifications par l'Autorité de l'Aviation Civile.

Article 209 : La formation du personnel aéronautique est réalisée dans les écoles ou dans les centres d'instruction agréés par l'Autorité de l'Aviation Civile selon les programmes homologués et les stages approuvés par celles-ci.

L'agrément des écoles et des centres d'instruction peut être retiré après mise en demeure, lorsqu'une des conditions d'agrément cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme présente, par ses méthodes de travail, ses programmes, le comportement de son personnel ou les matériels et équipements utilisés, un risque pour la sécurité.

En cas d'urgence, il est procédé à la suspension immédiate de l'agrément de l'organisme concerné.

Article 210 : Les entraîneurs synthétiques de vol destinés à la formation ou au maintien des compétences du personnel navigant doivent être homologués. Cette homologation est notamment soumise à la démonstration par l'opérateur de sa capacité à maintenir la conformité du matériel aux conditions techniques requises. Les autres conditions sont fixées par voie réglementaire.

Section 2 : Des conditions d'exercice

Article 211: Il est interdit à toute personne se trouvant sous l'influence de boissons alcooliques, de narcotiques ou de stupéfiants de piloter 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.

Il en est de même pour le personnel d'exploitation et de maintenance d'aéronef.

Article 212 : Tout candidat à l'obtention ou au renouvellement de l'un des brevets, licences ou certificats, 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.

La validité d'un titre aéronautique ne peut excéder celle du certificat d'aptitude physique et mentale correspondant.

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 du titre aéronautique.

Aucun titulaire de brevet, licence ou certificat ne peut exercer les privilèges de son brevet, de sa licence ou de son certificat et des qualifications connexes pendant toute la période où il souffre d'une diminution de l'aptitude physique ou mentale, de quelque origine que ce soit et 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 jours, ou en cas d'implication dans un accident ou incident grave d'aviation, le personnel navigant professionnel de conduite ou de cabine et les contrôleurs de circulation aérienne doivent obtenir l'accord d'un médecin agréé pour pouvoir reprendre leurs fonctions.

Article 213 : Les expertises et visites médicales effectuées à la demande des entreprises au profit de leur personnel aéronautique sont à la charge de ces entreprises.

Les modalités de mise en œuvre de ces expertises et visites médicales sont fixées par voie réglementaire.

Article 214 : Les limites applicables au temps de vol, aux périodes de service de vol, et aux périodes de repos du personnel aéronautique professionnel de transport public et de travail aérien sont fixées par voie réglementaire.

Article 215 : Le personnel aéronautique civil titulaire d'un brevet, d'une licence ou d'un certificat en cours de validité est soumis au contrôle de l'Autorité de l'Aviation Civile en ce qui concerne notamment :

- la compétence professionnelle ;
- le respect par l'exploitant des temps de service ;
- l'aptitude physique et mentale. ;

Ce contrôle est exercé :

-soit par des agents désignés par l'Autorité de l'Aviation Civile en raison de leur compétence ou de leur expérience dans le domaine objet du contrôle ;

-soit par des organismes spécialisés désignés par 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 leur mission.

Les dépenses occasionnées par ce contrôle sont à la charge des entreprises et établissements objets du contrôle.

Les conditions et les modalités d'exécution de ce contrôle sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre II : Du personnel navigant

Article 216 : Le personnel navigant professionnel se compose :

- du personnel navigant technique ;
- du personnel navigant de cabine.

Les conditions d'accès à ces spécialités et aux hiérarchies de celles-ci sont déterminées par voie réglementaire.

Article 217 : L'équipage est constitué du personnel navigant professionnel et toute autre personne commise au service de l'aéronef en vol, tous placés sous l'autorité exclusive du commandant de bord.

Le commandant de bord est responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant toute la durée du vol.

A ce titre :

- il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol, changer éventuellement de destination chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité et sous réserve d'en rendre compte en fournissant les motifs de sa décision ;
- il a autorité sur toutes les personnes embarquées, notamment, 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 ;
- il peut s'il l'estime nécessaire en plein vol, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Il doit dans ce cas, et si le choix est possible, larguer les marchandises de faible valeur ;
- il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef, dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant ;
- il est cosignataire de l'aéronef ;
- il est responsable de son chargement et doit, en cas de difficulté, demander des instructions à l'exploitant. En

cas d'impossibilité d'obtenir ces instructions, il peut, de sa propre initiative :

- engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;
- faire exécuter les réparations nécessaires ;
- prendre toutes dispositions et effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;
- engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et le congédier.

En cas d'empêchement ou de décès du commandant de bord, le commandement de l'aéronef est assuré de plein droit jusqu'au lieu d'atterrissage par le membre d'équipage suivant, dans l'ordre fixé par la liste nominative de l'équipage dressée avant chaque vol.

Article 218 : Lorsque le commandant de bord estime 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'Etat d'immatriculation de l'aéronef ou un acte qui peut compromettre ou compromet la sécurité de l'aéronef, des personnes, ou des biens à bord, le bon ordre et la discipline à bord, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures nécessaires appropriées, y compris les mesures de contrainte en vue de :

- garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord ;
- maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;
- remettre la personne concernée aux autorités compétentes.

Il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout Etat où peut atterrir l'aéronef.

Article 219 : Le commandant de bord peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage ou demander l'assistance des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre.

Tout membre d'équipage ou passager peut également, de sa propre initiative prendre toutes mesures préventives nécessaires, s'il estime qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens à bord.

Article 220 : Les mesures de contrainte visées aux articles 217 et 218 ci-dessus cessent d'être appliquées après l'atterrissage sauf :

- si le point d'atterrissage est situé sur le territoire d'un autre Etat dont les autorités refusent d'y permettre le débarquement de la personne concernée ;
- si l'aéronef fait un atterrissage forcé et que le commandant de bord n'est plus en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes.

Article 221 : Le commandant de bord doit dans les moindres délais et autant que possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte, informer avec précision les autorités de cet Etat des raisons de la contrainte dont elle fait l'objet.

A l'atterrissage le commandant de bord communique aux autorités les éléments de preuve et d'information en sa possession.

Article 222 : La responsabilité du commandant de bord, des autres membres de l'équipage, d'un passager, du propriétaire de l'aéronef, de l'exploitant de l'aéronef ou de l'affrèteur ne peut être engagée du fait du préjudice subi par la personne objet des mesures de contrainte.

Article 223 : En cas de détournement ou de tout autre acte d'intervention illicite, le commandant de bord ou tout autre membre de l'équipage ne saurait être tenu pour responsable des suites dommageables des décisions prises sous l'emprise de la menace et l'emploi de la force contraires aux règles de la circulation aérienne et de sécurité.

Article 224 : Les conditions et modalités d'acquisition de la qualité de navigant sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre III : Du personnel technique au sol

Article 225 : Le personnel technique au sol est chargé d'assurer :

- la maintenance des aéronefs et les éléments d'aéronefs ;
- l'exploitation des moyens techniques et la gestion de l'information aéronautique concourant à la sécurité aérienne.

Ce personnel comprend :

- l'agent technique d'exploitation ;
- le contrôleur de la circulation aérienne ;
- le mécanicien d'aéronef.

Article 226 : L'agent technique d'exploitation est chargé d'assurer le contrôle d'exploitation du vol notamment en :

- aidant le pilote commandant de bord à préparer le plan de vol d'exploitation et le plan de vol navigation aérienne ;
- fournissant au pilote commandant de bord tous les renseignements nécessaires à l'accomplissement du vol ;
- mettant en œuvre les procédures en vigueur.

Article 227 : Le contrôleur de la circulation aérienne est chargé 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.

Article 228 : Le mécanicien d'aéronef est chargé d'assurer la maintenance au sol de l'aéronef.

Article 229 : Les conditions d'accès et l'organisation des professions visées à l'article 221 ci-dessus sont fixées par les textes en vigueur.

Chapitre IV : De la discipline

Article 230 : L'Autorité de l'Aviation Civile est chargée de l'application des sanctions encourues par les personnes titulaires de licences et certificats reconnues coupables de fautes commises soit dans l'exercice ou l'occasion de l'exercice de leur profession, soit qui font l'objet d'une condamnation définitive pour crime ou pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

Il est institué au sein de l'Autorité de l'Aviation Civile un conseil de discipline du personnel aéronautique dont l'organisation et le fonctionnement sont fixés par voie réglementaire.

Chapitre V : De la médecine aéronautique

Article 231 : 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.

Ils tiennent les dossiers du personnel aéronautique et les communiquent à l'Autorité de l'Aviation Civile à la demande de celle-ci.

La liste des médecins agréés est publiée par l'Autorité de l'Aviation Civile.

Article 232 : Les certificats d'aptitude physique et mentale du personnel aéronautique sont délivrés par le centre d'expertise de médecine aéronautique agréés par l'Autorité de l'Aviation Civile.

Les modalités de délivrance de cet agrément sont fixées par les textes en vigueur.

Article 233 : L'agrément des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins spécialistes en médecine aéronautique peut être retiré après mise en demeure, lorsque l'une des conditions d'agrément cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme présente, par ses méthodes de travail, ses programmes, le comportement de son personnel ou les matériels et équipements utilisés, un risque pour la sécurité.

En cas d'urgence, il est procédé à la suspension immédiate de l'agrément de l'organisme concerné.

Titre IX : Des accidents et incidents, de l'enquête technique, de la recherche et du sauvetage

Chapitre I^{er} : Des dispositions générales

Article 234 : 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 de la République Gabonaise doit être déclaré par le commandant de bord soit à l'Autorité de l'Aviation Civile, 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.

Dans tous les cas, la déclaration est faite également au bureau d'enquêtes.

En cas d'empêchement du commandant de bord, la déclaration est faite par les autres membres de l'équipage, par les dirigeants de la société exploitant l'aéronef, par le président de l'aéroclub dont dépend l'aéronef, ou par le propriétaire de l'appareil.

Article 235 : Lorsque l'accident ou l'incident est survenu à un aéronef immatriculé en République Gabonaise, hors du territoire ou de l'espace aérien soumis à sa souveraineté, la déclaration est effectuée dans les mêmes formes et conditions que celles visées à l'article 231 ci-dessus, ainsi qu'aux autorités de l'Etat du lieu de l'événement.

Article 236 : Les dirigeants des entreprises assurant la conception, la fabrication, l'entretien ou le contrôle des aéronefs, de leurs moteurs ou de leurs équipements, et ayant en République Gabonaise leur siège statutaire ou leur principal établissement, informent sans retard le bureau d'enquête et l'Autorité de l'Aviation Civile de tout accident, de tout incident ou de tout événement survenu à ces aéronefs, moteurs ou équipements dès qu'ils en ont connaissance et quel que soit le lieu où l'événement s'est produit.

Article 237 : Les agents chargés du contrôle ou de l'information de la circulation aérienne, qui constatent ou sont informés d'un accident ou d'un incident en informent le bureau d'enquêtes et l'Autorité de l'Aviation Civile.

Ils prennent les dispositions de nature à préserver les informations pouvant être utiles à une enquête technique.

Article 238 : Un texte réglementaire fixe la liste des personnes qui, dans l'exercice d'une activité relevant du champ d'application de la présente loi, ayant connaissance d'un accident, d'un incident ou d'un événement d'aviation civile, sont tenues d'en rendre compte sans délai au bureau

d'enquête et à l'Autorité de l'Aviation Civile ou le cas échéant à leur employeur.

Article 239 : Aucune sanction administrative ou disciplinaire ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident, d'un incident ou d'un événement d'aviation civile, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident, incident ou événement sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

Article 240 : Lorsque l'accident ou l'incident entraîne des dommages aux personnes ou aux biens, le procureur de la république du lieu d'occurrence ou du ressort est tenu informé sans délai par le bureau d'enquêtes.

Article 241 : En cas d'ouverture d'une procédure judiciaire :

- le procureur de la république reçoit copie du rapport d'enquête technique ;
- l'Autorité Aéronautique, l'Autorité de l'Aviation Civile et le bureau d'enquêtes communiquent aux autorités judiciaires, sur leur demande, tous les renseignements en leur possession.

Chapitre II : Des recherches et du sauvetage

Article 242 : Un service et un programme de recherches et de sauvetage sont établis auprès de l'Autorité Aéronautique de la République Gabonaise.

Les modalités d'intervention et les moyens de mise en œuvre sont fixés par voie réglementaire.

Article 243 : En cas d'accident ou incident concernant un aéronef :

- l'Autorité Aéronautique de la République Gabonaise prend des mesures nécessaires pour porter assistance à tout aéronef en détresse sur le territoire national et, pour permettre aux propriétaires de l'aéronef ou aux autorités de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé de prendre les mesures qui s'imposent ;
- les aéronefs des entreprises de transport de la République Gabonaise et tous autres aéronefs immatriculés dans la République doivent, dans la mesure de leur possibilité, participer aux opérations de recherche et de sauvetage ;
- toutes autorités administratives de la République Gabonaise doivent prendre les mesures pour faciliter, l'entrée du personnel et des équipements des autres Etats participant aux opérations de recherche et de sauvetage ;
- l'Autorité Aéronautique peut réquisitionner tout aéronef, tout véhicule, toute embarcation ou tout autre moyen. Elle peut conclure des accords pour prestation d'assistance avec les autorités locales ou les personnes physiques ou morales privées ;

-les frais de recherches et de sauvetage et les frais d'enlèvement ou de destruction d'épave sont à la charge du propriétaire, de l'exploitant de l'aéronef ou de leurs ayants droit.

Article 244 : Toute personne qui trouve une épave d'aéronef ou un élément d'aéronef doit en faire immédiatement la déclaration à l'autorité administrative la plus proche.

En cas de disparition sans nouvelle d'un aéronef, l'appareil n'est réputé perdu que trois mois à partir de la date d'envoi des dernières nouvelles le concernant.

La déclaration de décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef se fait conformément aux dispositions du Code Civil relatives à la disparition et à l'absence.

L'Autorité de l'Aviation Civile peut, sur demande, déclarer aux autorités responsables, le cas échéant, la présomption de disparition.

Chapitre III : Des enquêtes techniques

Section 1 : du champ d'application et de l'objet

Article 245 : Les dispositions du présent chapitre concernent les enquêtes sur les accidents ou incidents survenus sur le territoire de la République Gabonaise.

Elles s'appliquent également en dehors du territoire ou de l'espace aérien de la République Gabonaise :

- si l'accident ou l'incident concerne un aéronef immatriculé au Gabon ou exploité par une personne physique ou morale ayant son siège statutaire ou son principal établissement au Gabon ;
- si l'état d'occurrence d'un accident ou incident d'un aéronef ayant à bord un ressortissant gabonais, n'a pas ouvert d'enquête ;
- si l'Etat d'immatriculation de l'aéronef qui n'a pas ouvert d'enquête technique sollicite le concours des services d'enquêtes gabonais.

Article 246 : Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation aérienne militaire ou ceux appartenant à un autre Etat qui ne sont pas inscrits au registre d'immatriculation des aéronefs civils de cet Etat.

Article 247 : 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, de collecter et d'analyser les informations utiles, de déterminer les circonstances et les causes certains ou possibles de cet accident ou incident et, s'il y

a lieu, de formuler des recommandations de sécurité sans préjudice de l'enquête judiciaire qui peut être ouverte.

Elle ne vise nullement à déterminer les fautes ou les responsabilités.

Section 2 : Du bureau d'enquêtes, des dispositions et des actes à prendre

Article 248 : Le bureau d'enquête institué par les textes en vigueur auprès de l'Autorité Aéronautique, fonctionne de manière indépendante, notamment vis-à-vis de l'Autorité de l'Aviation Civile et des autres organismes impliquées dans la mise en œuvre des missions de l'aviation civile.

Article 249 : Le bureau d'enquête est doté de moyens et de ressources suffisants devant lui permettre d'accomplir ses missions en toute indépendance.

Ses enquêteurs bénéficient d'un statut leur garantissant l'indépendance nécessaire.

Il comprend, en son sein, pour chaque accident ou incident grave d'aéronef, un enquêteur qualifié assurant la fonction d'enquêteur désigné.

Les enquêteurs sont soumis à la formalité de la prestation de serment.

Ont seuls la qualité d'enquêteurs, les membres du bureau chargé des enquêtes. Toutefois, les inspecteurs de l'aviation civile de l'Autorité de l'Aviation Civile peuvent être chargés d'effectuer, sous le contrôle et l'autorité du bureau, des opérations d'enquête.

Article 250 : Sont définis par voie réglementaire :

- les conditions de modalités de déclaration d'accident, d'incident grave ou d'incident ;
- les procédures d'enquêtes ;
- les modalités de participation des enquêteurs techniques de nationalité étrangères aux investigations sur le territoire de la République Gabonaise.

Article 251 : Le bureau d'enquête peut :

- déléguer à un autre Etat contractant à la Convention de Chicago, tout ou partie de l'enquête technique ;
- accepter la délégation par un autre Etat contractant à la Convention de Chicago, de tout ou partie d'une enquête technique ;
- demander l'assistance d'organismes ou d'entités d'autres Etats contractants à la Convention de Chicago pour :
 - la fourniture des installations, équipements et appareils qui leur permettent :

- 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 ;
- d'exploiter des indications des enregistreurs de bord ;
- de mettre en mémoire et d'exploiter les données informatiques concernant les accidents d'aéronefs ;

-la mise à disposition des experts spécialisés dans la conduite des enquêtes concernant les accidents majeurs.

Article 252 : Tout accident ou incident grave fait l'objet d'une enquête technique. Toutefois, le bureau d'enquêtes peut ouvrir une enquête sur tout autre incident s'il estime pouvoir en tirer des enseignements utiles exploitables en matière de sécurité.

Article 253 : Les missions du bureau d'enquêtes comprennent également la collecte et l'analyse de données relatives à la sécurité aérienne concernant les accidents, incidents graves, incidents ou événements pour autant que ces activités n'affectent pas son indépendance et ne dépassent pas le cadre de ses compétences matérielles.

Les données collectées sont communiquées à l'Autorité de l'Aviation Civile.

Article 254 : En cas d'ouverture d'une enquête pour accident ou incident grave, l'Etat d'immatriculation de l'aéronef peut désigner des observateurs pour assister à l'enquête et avoir communication du rapport établi et des constatations faites.

Article 255 : Le bureau ou les personnes chargés 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.

Article 256 : Les enquêteurs, le cas échéant, en coopération avec les autorités responsables de l'enquête judiciaire, sont autorisés à :

- avoir accès immédiatement au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'appareil, à son contenu et à son épave pour procéder sur place à toute constatation utile et, si nécessaire, prendre toute mesure de nature à assurer la préservation des indices ;
- avoir accès immédiatement au contenu des enregistreurs de bord et des dispositifs techniques enregistrant les données, notamment les paramètres

utiles à la compréhension des causes et circonstances de l'accident ou de l'incident et procéder à leur exploitation dans les conditions suivantes :

-lorsqu'il y'a une ouverture d'enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement, préalablement saisis par l'autorité judiciaire, sont mis à leur demande, à la disposition des enquêteurs qui prennent copie des éléments qu'ils renferment, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire ;

-lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement peuvent être prélevés par les enquêteurs, en présence d'un officier de police judiciaire.

-prélever aux fins d'examen ou d'analyse lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les débris, fluides, pièces, organes, ensemble des mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident, dans les conditions suivantes :

-les objets ou les documents retenus par les enquêteurs sont restitués dès lors que leur conservation n'apparaît plus nécessaire à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident ;

-la rétention et, le cas échéant, l'altération ou la destruction, pour les besoins de l'enquête, des projets ou des documents soumis à examen ou à l'analyse n'entraînent aucun droit à indemnité ;

-procéder aux fins d'examens ou d'analyse, avec l'accord du Procureur de la République ou du juge d'instruction, lorsqu'une enquête ou une information judiciaire a été ouverte, au prélèvement, de débris, fluides, pièces, organes, ensemble des mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident, dans les conditions suivantes :

-les enquêteurs ne peuvent soumettre les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qui ont fait l'objet d'une saisie, à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, altérer ou détruire, qu'avec l'accord de l'autorité judiciaire ;

-à défaut d'accord, ils sont informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente. Ils ont accès immédiat aux résultats d'examens ou de prélèvement effectués sur les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef et ont le droit d'assister aux opérations et d'exploiter les constatations faites dans le cadre de ces

opérations pour les besoins de l'enquête technique ;

-rencontrer toute personne concernée et obtenir, sans que puisse être opposé le secret professionnel, communication de toute information ou de tout document concernant les circonstances, entreprises, organismes et matériels en relation avec l'accident ou l'incident et concernant notamment la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation des matériels, la préparation du transport, la conduite, l'information et le contrôle du ou des engins de transport impliqués ; demander communication de toute information ou de tout document à caractère personnel concernant la formation, la qualification, l'aptitude à la conduite des personnels ou le contrôle de ces engins, dans les conditions suivantes :

-les informations à caractère médical ne peuvent être communiquées qu'aux médecins rattachés au bureau d'enquêtes ou désignés pour assister ces enquêteurs ;

-les médecins rattachés au bureau d'enquêtes ou désignés pour assister les enquêteurs reçoivent, à leur demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur les personnes chargées de la conduite, de l'information et du contrôle des engins de transport impliqués dans l'accident ou l'incident ainsi que le rapport d'expertise médico-légale concernant les victimes.

Le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du Procureur de la République.

Il est établi une copie des documents placés sous scellés par l'autorité judiciaire à l'intention des enquêteurs.

Article 257 : Les procès-verbaux d'enquête mentionnent notamment :

-la date et l'heure de début et de fin de l'intervention ;
-le nom et la signature de l'enquêteur désigné ;
-l'inventaire des débris, fluides, organes, ensemble des mécanismes, documents retenus ou vérifiés et les observations de la personne qui en avait la garde.

Lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, une copie du procès-verbal est adressée à l'autorité judiciaire.

Article 258 : Toutes les personnes impliquées dans la réalisation de l'enquête sont tenues au secret professionnel.

Toutefois, le responsable du bureau d'enquêtes 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 :

- aux autorités administratives chargées de la sécurité dont l'Autorité de l'Aviation Civile ;
- aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transport ou de leurs équipements ;
- aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des infrastructures ou des matériels de transport ;
- aux personnes physiques et morales chargées de la formation des personnels.

Article 259 : Outre la dérogation visée à l'article 258 ci-dessus, le responsable du bureau d'enquêtes et, le cas échéant, les présidents des commissions d'enquête, sont habilités, dans le cadre de leur mission, à rendre publiques des informations à caractère technique sur les constatations faites par les enquêteurs, le déroulement de l'enquête technique et éventuellement, ses conclusions provisoires.

Le bureau d'enquêtes peut, en cours d'enquête technique, émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en œuvre immédiate est de nature à prévenir un accident ou un incident.

Article 260 : Les éléments de procédure judiciaire en cours permettant de réaliser des recherches scientifiques ou des enquêtes scientifiques ou techniques, destinés notamment à prévenir la survenance d'accidents ou à faciliter l'indemnisation des victimes peuvent à la demande de l'autorité aéronautique, être communiqués à des autorités ou organismes habilités à cette fin, par décision du Ministre chargé de la Justice, après avis du Procureur de la République compétent.

Les autres informations ou documents relevant du secret de l'enquête ou de l'instruction judiciaire, utiles à l'enquête, sont communiqués aux enquêteurs à la demande de ces derniers après accord du Procureur de la République compétent.

Article 261 : Le bureau d'enquêtes rend public dans les meilleurs délais, si possible dans les douze mois suivant la date de l'accident, le rapport d'accident, au terme de l'enquête technique, sous la 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 publication de son rapport, le bureau d'enquêtes 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

Les autorités gouvernementales et administratives impliquées dans l'aviation civile prennent les mesures nécessaires pour s'assurer que les recommandations de sécurité formulées par le bureau d'enquêtes sont dûment prises en compte.

Une recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident.

Titre X : Des redevances et taxes

Article 262 : Les redevances instituées dans le secteur de l'aviation civile rémunèrent les prestations fournies aux usagers par les opérateurs et organismes de ce secteur. Elles ne constituent pas des impôts.

L'assiette et le taux de ces redevances sont fixés par voie réglementaire.

Article 263 : Les taxes instituées dans le secteur de l'aviation civile relèvent du régime juridique et fiscal des impôts déterminé par les textes en vigueur.

Livre IV : Du régime de répression

Titre I : Des dispositions générales

Article 264 : Constitue une infraction au sens de la présente loi, tout manquement, toute violation ou inobservation des dispositions des textes en vigueur régissant l'aviation civile. Les infractions à la réglementation du secteur de l'aviation civile sont punies de sanctions administratives ou pénales.

Article 265 : Les sanctions administratives, prononcées par l'Autorité de l'Aviation Civile, sur la base des rapports des inspecteurs de l'aviation civile ou de tous organismes et autorités compétentes comprennent :

- l'avertissement ;
- le blâme ;
- la suspension du titre ou de la qualification ;
- le retrait provisoire ou définitif du titre ou de la qualification.

Article 266 : Les sanctions pénales sont prononcées, selon le cas, par l'Autorité de l'Aviation Civile ou le tribunal compétent sur la base des rapports et des procès-verbaux dressés par les inspecteurs de l'aviation civile ou par les officiers de police judiciaire.

Ces sanctions comprennent l'amende et l'emprisonnement.

Un texte réglementaire détermine les modalités par lesquelles l'Autorité de l'Aviation Civile prononce les peines d'amende. Ces décisions ont le caractère d'acte administratif et répriment essentiellement les violations des dispositions des textes en vigueur.

Article 267 : Les recours contre les décisions de l'Autorité de l'Aviation Civile et des juridictions réprimant les infractions commises en matière d'aviation civile s'exercent conformément aux procédures de recours de droit commun.

Article 268 : Les sanctions encourues ou prononcées en matière d'aviation civile peuvent faire l'objet de transaction entre l'Autorité de l'Aviation Civile et la partie mise en cause.

L'initiative de la transaction appartient à toute partie intéressée.

Article 269 : L'aboutissement de la transaction met fin au différend.

En cas d'échec, le différend est soumis à la juridiction compétente qui doit statuer au plus tard dans les trente jours de sa saisine.

Article 270 : La juridiction saisie ne peut, lorsqu'elle estime que l'infraction est constituée, prononcer une peine d'amende inférieure au montant proposé par l'Autorité de l'Aviation Civile lors de la transaction.

Article 271 : En matière de répression des infractions commises dans le secteur de l'aviation civile, l'Autorité de l'Aviation Civile jouit de la qualité de la partie jointe au ministère public.

Titre II : De la responsabilité pénale des personnes morales et des personnes physiques

Article 272 : Les personnes morales sont tenues pour responsables de l'infraction commise par des personnes physiques, identifiées ou non, agissant pour leur compte lorsqu'il est prouvé que ces personnes n'ont pas exercé la surveillance et le contrôle qui leur incombent et qu'il est démontré que cette absence de surveillance et de contrôle a été la cause déterminante de la commission de l'infraction.

Les personnes physiques agissant pour le compte de la personne morale peuvent être selon le cas :

- le mandataire représentant la personne morale ;
- la personne physique pourvue d'un pouvoir de prendre des décisions au nom de la personne morale ;
- la personne physique détenant le pouvoir de contrôle au sein des organes de la personne morale.

Article 273 : La responsabilité pénale des personnes morales visées à l'article 272 ci-dessus n'exclut pas l'exercice des poursuites pénales contre les personnes physiques reconnues coupables ou complices des infractions commises.

Titre III : Des juridictions compétentes

Article 274 : Sauf dispositions contraires des conventions internationales dûment ratifiées, les actes juridiques accomplis et les faits juridiques survenus en vol à bord d'un aéronef immatriculé en République Gabonaise sont réputés survenus en territoire gabonais. Ils sont régis par les textes en vigueur au Gabon et relève des juridictions gabonaises.

Relèvent également de la compétence des juridictions gabonaises :

-les crimes, délits, infractions et contraventions commis hors du territoire de la République Gabonaise à bord ou contre un aéronef immatriculé en République Gabonaise ;

-les crimes, délits et contraventions commis à bord ou contre un aéronef étranger :

-quand l'auteur ou la victime est de nationalité gabonaise ou un apatride qui a sa résidence habituelle sur le territoire de la République Gabonaise ;

-quand l'aéronef atterrit en République Gabonaise après la commission du crime, délit ou contravention avec l'auteur présumé de l'infraction encore à bord ;

-quand l'aéronef est loué sans équipage par un exploitant ayant son siège ou son domicile en République Gabonaise ;

-les cas ou les auteurs ou les complices des infractions ou tentatives d'infractions suivantes se trouvent en République Gabonaise :

-la capture illicite et les actes de violence à bord d'un aéronef étranger, tel que définis par la Convention de la Haye du 16 décembre 1970, amendée par le Protocole complémentaire à la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs adoptée à Beijing le 10 septembre 2010 ;

-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 ;

-les actes illicites dans un aéroport servant à l'aviation civile 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 actes illicites visés à l'article 1 de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale adoptée à Pékin le 10 septembre 2010, en conformité avec toutes les dispositions de l'article 8 de ladite convention.

Article 275 : Sauf dispositions contraires, sont également compétentes en matière de répression des infractions relevant de l'aviation civile, les juridictions du lieu d'atterrissage de l'aéronef et du lieu d'arrestation de l'auteur ou du complice de l'infraction.

Titre IV : Des infractions et des peines

Article 276 : Sans préjudice des sanctions administratives prévues à l'article 265 ci-dessus, est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six ans et d'une amende de trois millions à trente millions de FCFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, l'exploitant technique, le propriétaire ou, le cas échéant, l'exploitant commercial qui :

-met ou laisse 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 ;

-met ou laisse en service un aéronef alors que le 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 ont cessé d'être valides, lorsque ceux-ci sont exigibles ;

-met ou laisse en service un aéronef sans les marques d'identification de nationalité et d'immatriculation prescrites par la présente loi qui oppose ou fait apposer des marques non conformes à celles portées sur le certificat d'immatriculation ou qui supprime ou fait supprimer, rend ou fait rendre illisibles les marques réglementaires ;

-fait ou laisse 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 en état de validité de ce document ;

-omet de tenir un des livres de bord ;

-porte des indications inexactes ou détruit les livres de bord ;

-omet d'assurer l'entretien de ses aéronef, des équipements de bord et autres équipements nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation ;

-fait ou laisse circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux dispositions relatives aux aéronefs, à l'équipement des aéronefs, aux modalités

de leur utilisation, à la composition des équipages et à leurs conditions d'emploi ;

-viole les textes en vigueur en matière d'assurance d'aéronef.

Article 277 : Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende d'un million à trente millions de FCFA ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui ouvre ou exploite sans autorisation ou qui ne se conforme pas aux conditions que l'autorisation détermine, un aéroport, un organisme de maintenance, un organisme de formation, un aéro-club, ou toute autre exploitation.

Article 278 : Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six ans et d'une amende de trois millions de FCFA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui sciemment :

-survole le territoire gabonais, les zones interdites ou réglementées, en violation des dispositions de la présente loi ;

-conduit un aéronef sans certificat d'immatriculation et de navigabilité ou avec un certificat de navigabilité dont la validité a expiré ;

-conduit un aéronef sans marques d'immatriculation ou sans licence appropriée, la même peine pouvant être appliquée à tout personnel navigant pour une infraction similaire ;

-atterrit hors d'un aéroport, en violation des dispositions de la présente loi ;

-conduit un aéronef en état d'ivresse ou sous l'effet de stupéfiants ou de narcotiques, la même peine pouvant être appliquée à tout membre du personnel de conduite et à tout membre du personnel aéronautique reconnu auteur des mêmes manquements ;

-commence un vol sans s'être assuré que toutes les conditions de sécurité requises sont remplies ;

-confie un emploi de membre de personnel navigant ou autre personnel aéronautique à une personne ne remplissant pas les conditions requises par les textes en vigueur ;

-n'obtempère pas ou n'exécute pas les instructions des services de contrôle de la circulation aérienne ;

-exécute sans autorisation des vols rasants ;

-effectue des évolutions constituant des spectacles publics sans autorisation ;

-effectue 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 ;

-effectue un vol contrevenant aux règles applicables au vol ou à la manœuvre des aéronefs définies par l'Autorité de l'Aviation Civile ;

-atterrit, hors les cas d'exception autorisés par les textes en vigueur, en vol international, sur un aéroport qui n'est pas ouvert au service international ;

-refuse sans motif valable, de participer à des opérations de recherches et de sauvetage ;

-exerce un emploi exigeant un titre aéronautique ou une qualification de personnel navigant sans être titulaire ou détenteur de ce titre ou de cette qualification. ;
 -dépasse la limite de la durée du travail du personnel aéronautique fixée par les textes en vigueur.

Article 279 : Est punie d'une peine d'emprisonnement d'un jour à un an et d'une amende d'un million à dix millions de FCFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui exerce un des emplois exigeant un brevet, une licence ou une qualification de personnel navigant en violation des dispositions de la présente loi.

Outre les peines prévues à l'alinéa ci-dessus, l'interdiction de conduire un aéronef ou de travailler à bord peut être prononcée par jugement, pour une durée maximale de douze mois, contre le membre du personnel navigant coupable d'infraction relevant du champ d'application de la présente loi. En cas de récidive, cette peine est portée au double.

Pendant la durée de l'interdiction, les titres et qualifications du membre du personnel concerné restent déposés au greffe du tribunal de première instance, ou ils doivent être remis dans les cinq jours suivant sa condamnation, sous peine d'un emprisonnement d'un jour à un an et d'une amende d'un million à dix millions de FCFA, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 280 : Est puni d'une peine d'emprisonnement d'un jour à trois ans et d'une amende d'un million à dix millions de FCFA, ou de l'une de ces deux peines seulement le fait :

-de ne pas :

-comparaître, témoigner ou collaborer à une inspection de l'Autorité de l'Aviation Civile, ou à une enquête sur un accident ou incident d'aéronef ;

-communiquer à un inspecteur de l'aviation civile ou à un enquêteur d'un accident ou incident, les enregistrements, les matériels, les renseignements, les documents, les rapports et les registres utiles ou de les communiquer en les dissimulant, en les altérant, en les mutilant ou en les faisant disparaître ;

-transmettre ou communiquer en les dissimulant, en les altérant, en les mutilant, des renseignements statistiques et financiers ou toute information à l'Autorité de l'Aviation Civile, tel que l'exige le présent Code, ou omettre, refuser de garder ou préserver des états de comptes, dossiers, enregistrements et rapports dans la forme et de la façon prescrites ou approuvées par l'Autorité de l'Aviation Civile ;

-d'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'un représentant ou préposé de l'autorité aéronautique ou du bureau d'enquêtes ;

-de ne pas rendre compte dans les conditions fixées par le présent Code à toute personne qui, de par sa fonction, est appelée à connaître d'un accident ou d'un événement d'aviation civile ;

-d'enlever, de cacher, de retenir, sciemment et sans autorisation, tout ou partie d'un aéronef civil impliqué dans un accident ou incident, ou tout bien qui était à bord de ces aéronefs au moment de l'accident ou de l'incident, indices, documents, matériels ou enregistrements de vol sur l'aéronef ou son épave à procéder à quelque manipulation ou prélèvement que ce soit, en dehors des cas prévus par le présent Code ;

-de modifier l'état des lieux où s'est produit un accident ou un incident d'aviation civile.

Les peines prévues ci-dessus sont portées à un maximum de cinq ans d'emprisonnement et à vingt millions de FCFA d'amende lorsque l'auteur ou le complice se trouve être, de par ses fonctions, l'une des personnes appelée à concourir à l'action des autorités compétentes.

Article 281: Est puni d'une peine d'emprisonnement d'un jour à six mois et d'une amende de cinq cent mille à cinq millions de FCFA ou de l'une de ces deux peines seulement, le fait :

-de refuser d'obtempérer à une instruction légitime du commandant de bord d'un aéronef relative à la sécurité de l'aéronef, des personnes et des biens se trouvant à bord, ou au maintien de l'ordre et de la discipline à bord ;

-de perturber le commandant de bord ou un membre de l'équipage dans l'exercice de ses fonctions ;

-de commettre des voies de fait contre un membre d'équipage en fonction ;

-de fumer dans l'aéronef ;

-de détériorer tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;

-d'utiliser ou de définir un dispositif électronique ou tout autre objet dont l'utilisation ou la détention est interdite à bord d'un aéronef.

Article 282 : Est punie d'une amende de trois millions à trente millions de FCFA :

-toute entreprise de services de transport public aérien, réguliers ou non-réguliers qui :

-refuse, sans motif valable, l'accès du public à ses services de transport ;

- ne respecte pas les obligations prescrites dans la licence ou l'autorisation d'exploitation ;
- n'emprunte pas les routes qui lui sont assignées ;
- conduit son exploitation en violation des tarifs, itinéraires, fréquences et horaires approuvés ou homologués ;

-toute entreprise de services non-réguliers de transport public qui :

- pratique des horaires et itinéraires de vol régulier ;
- pratique des vols à caractère régulier par leur fréquence ;

-toute entreprise étrangère de transport aérien qui manque aux obligations prescrites dans la licence ou autorisation d'exploitation ;

-toute entreprise étrangère de transport aérien international d'un Etat non lié au Gabon par un accord aérien qui, sans autorisation de l'Autorité de l'Aviation Civile, débarque ou embarque sur le territoire de la République Gabonaise des personnes ou du fret ou qui effectue un service de cabotage.

Article 283 : Est puni d'une peine d'emprisonnement d'un jour à un an et d'une amende d'un million à dix millions de FCFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque contrevient aux dispositions en vigueur relatives aux servitudes aériennes de dégagement et de balisage ou de zonage.

Article 284 : Est puni d'une peine d'emprisonnement d'un jour à un an et d'une amende d'un million à dix millions de FCFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, et peut en outre être déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident, quiconque séjourne ou pénètre sans autorisation ou sans détenir une carte d'accès prescrite sur des terrains interdits et zones réservées ou les consignes des aérodromes affectés à un service public, ou y laisse séjourner ou fait pénétrer des voitures et des personnes.

Article 285 : Est puni d'une peine d'emprisonnement d'un jour à un an et d'une amende d'un million à dix millions de FCFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque jette volontairement un objet ou des matières susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface ou à bord d'un aéronef en évolution, même si ce jet n'a causé aucun dommage.

Article 286 : Est punie d'une peine d'emprisonnement d'un jour à un an et d'une amende d'un million à dix millions de FCFA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne embarquée illégalement à bord d'un aéronef en vol.

Les complices encourent les mêmes peines.

Article 287 : Est punie d'une peine d'emprisonnement d'un jour à un an et d'une amende d'un million à dix millions de FCFA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui se soustrait ou tente de se soustraire aux contrôles exercés sur l'aérodrome.

Article 288 : Est punie d'une peine d'emprisonnement d'un jour à trois ans et d'une amende d'un million à trente millions de FCFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui, sur l'aéroport pollue, dégrade les sols et sous-sols, altère la qualité de l'air ou des eaux en violation des dispositions des textes en vigueur.

Article 289 : Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six ans et d'une amende de trois millions à trente millions de FCFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque, autre qu'un agent d'une autorité administrative habilité dans l'exercice de ses fonctions, détient à bord d'un aéronef civil, une arme, des munitions, des explosifs, des matières dangereuses.

Article 290 : Est puni d'une peine d'emprisonnement d'un jour à un an et d'une amende d'un million à dix millions de FCFA ou de l'une de ces deux peines seulement quiconque, autre qu'un agent d'une autorité administrative habilité agissant dans l'exercice de ses fonctions :

- transporte ou donne pour le transport à bord d'un aéronef civil, un objet de correspondance compris dans le monopole postal ;
- transporte ou utilise des objets ou appareils dont le transport et l'usage sont interdits.

Article 291 : Est punie de la réclusion à perpétuité, toute personne qui s'empare d'un aéronef en service ou qui en prend le contrôle par tout moyen illicite ou à des fins illicites.

Article 292 : Est punie de la réclusion à perpétuité toute personne qui :

- accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, lorsque cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;
- détruit un aéronef en service ou cause à cet aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;
- place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances susceptibles de détruire cet aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre la sécurité en vol ;
- détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si

l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ;

-communique une fausse information susceptible de compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ;

-utilise un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;

-libère ou décharge à partir d'un aéronef en service une arme BCN ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;

-utilise contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service une arme BCN ou des matières pouvant causer des dégâts à des biens ou à l'environnement ;

-transporte, fait transporter ou facilite le transport à bord d'un aéronef, en connaissance de cause :

-des explosifs ou des matières radioactives, susceptibles de menacer, provoquer la mort ou des dommages graves. Cette menace pouvant être assortie d'une injonction d'intimidation ou de contrainte quelconque ;

-toute arme BCN ;

-des matières brutes ou produits spéciaux, équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux ;

-des équipements, matières ou logiciels ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme BCN sans autorisation.

Toutefois, pour les activités faisant intervenir un Etat partie à la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale adoptée à Pékin le 10 septembre 2010, y compris celles qui sont entreprises par une personne physique ou morale autorisée par un Etat partie, il n'y a pas infraction si le transport de ces articles ou matières est compatible avec ou est destiné à une utilisation ou activité compatible avec ses droits, responsabilités et obligations en vertu du Traité multilatéral de non-prolifération applicable auquel il est partie, y compris ceux qui sont cités à l'article 7 de ladite convention.

Article 293 : Est punie de la réclusion à perpétuité, toute personne qui, avec ou sans l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme :

-accomplit à l'encontre d'une personne, dans un aéroport, un acte de violence qui interrompt le service aéroportuaire et cause des blessures graves ou la mort ;

-accomplit à l'encontre d'un équipage ou d'un de ses membres, dans un aéroport un acte de violence obligeant à suspendre le vol de ces derniers ;

-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.

Article 294 : La tentative et la complicité dans la commission des infractions visées aux articles 291 et suivants ci-dessus sont punies de la réclusion à perpétuité.

Est également puni de la réclusion à perpétuité, toute personne qui aide une personne à se soustraire à une enquête, à des poursuites ou à une peine, en sachant que cette personne a commis un acte qui constitue une infraction visée au présent article, ou qu'elle est recherchée en vue de poursuites criminelles pour une telle infraction ou qu'elle a été condamnée pour une telle infraction.

Article 295 : Est punie de la réclusion à perpétuité, toute personne qui commet un acte illicite contre l'aviation civile au sens des dispositions des conventions internationales en vigueur réprimant les actes illicites dirigés contre l'aviation civile.

Article 296 : Aux fins d'application des dispositions des articles 291 à 295 ci-dessus et en complément des définitions consacrées au livre I^{er} de la présente loi :

-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 ses 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 les biens à bord ;

-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 ci-dessus ;

-« installations et services de navigation aérienne » comprennent les signaux, les données, les renseignements ou systèmes nécessaires à la navigation de l'aéronef ;

-« armes chimiques toxiques » s'entend de tout produit chimique qui par son action chimique sur les processus biologiques peut provoquer chez les êtres humains ou les animaux la mort, une incapacité temporaire ou des dommages permanents. Cela comprend tous les produits chimiques, quelle qu'en soit l'origine ou le mode de

fabrication, qu'ils soient obtenus dans des installations, dans des munitions ou ailleurs ;

-« matière radioactive » s'entend de toute matière nucléaire ou autre substance radioactive contenant des nucléides qui se désintègrent spontanément (processus accompagné de l'émission d'un ou plusieurs types de rayonnement ionisant tels que les rayons alpha, bêta et gamma et les neutrons) et qui pourraient, du fait de leurs propriétés radiologiques ou fissiles, causer la mort, des dommages corporels graves ou des dommages substantiels aux biens ou à l'environnement ;

-« matière nucléaires » s'entend du plutonium, à l'exception du plutonium dont la concentration isotopique en plutonium 238 dépasse 80%, de l'uranium enrichi en isotope 235 ou 233, de l'uranium contenant le mélange d'isotope qui se trouve dans la nature autrement que sous la forme de minerai ou de résidu de minerai, ou de toute autre matière contenant un ou plusieurs de ces éléments précités ;

-« uranium enrichi en isotope 235 ou 233 » s'entend de l'uranium contenant soit l'isotope 235, soit l'isotope 233, soit ces deux isotopes, en qualité telle que le rapport entre les teneurs isotopiques pour la somme de ces deux isotopes et l'isotope 238 est supérieur au rapport entre l'isotope 235 et l'isotope 238 dans l'uranium naturel ;

-« Armes BNC » s'entend :

-des « armes biologiques » qui sont des agents microbiologiques ou autres agents biologiques ainsi que des toxines, quelle qu'en soit l'origine ou le mode de production, de type et en quantités qui ne sont pas destinés à des fins pacifiques ;

-des armes, de l'équipement ou des vecteurs destinés à l'emploi de tels agents ou toxines à des fins hostiles ou dans des conflits armés ;

-des « armes chimiques » qui sont, prises ensemble ou séparément, des produits chimiques toxiques et leurs précurseurs, à l'exception de celles qui sont destinées :

-à des fins industrielles, agricoles, médicales, pharmaceutiques, de recherche, ou à d'autres fins pacifiques ; ou

-à des fins de protection, c'est-à-dire ayant un rapport direct avec la protection contre les produits chimiques toxiques et la protection contre les armes chimiques ; ou

-à des fins militaires sans rapport avec l'emploi d'armes chimiques et qui ne sont pas tributaires de l'emploi, en tant que moyen de guerre, des propriétés toxiques de produits chimiques ; ou

-à des fins de maintien de l'ordre public, y compris de lutte anti-émeute sur le plan intérieur aussi longtemps que les types et quantités sont compatibles avec de telles fins ;

-des munitions et dispositifs expressément conçus pour provoquer la mort ou d'autres dommages par l'action toxique des produits chimiques toxiques, qui seraient libérés du fait de l'emploi de ces munitions et dispositifs ;

-tout équipement expressément destiné à être utilisé directement en liaison avec l'emploi de munitions et dispositifs ci-dessus visés ;

-des armes nucléaires et autres dispositifs explosifs nucléaires ;

-« précurseur » s'entend de tout réactif chimique qui entre à un stade quelconque dans la fabrication d'un produit chimique toxique, quel que soit le procédé utilisé. Cela comprend tout composant clé d'un système chimique binaire ou à composants multiples ;

-les termes « matière brute » et « produit fissile spécial » ont le même sens que celui qui est donné dans le statut de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique, adopté, à New York le 26 octobre 1956.

Article 297 : Des textes législatifs et réglementaires, pris en application des dispositions du titre IV et du livre IV de la présente loi, peuvent définir d'autres infractions et d'autres peines applicables au secteur de l'aviation civile.

Livre V : Des dispositions diverses et finales

Article 298 : Conformément aux dispositions des textes en vigueur, les amendes prononcées dans le cadre de la répression des infractions à l'aviation civile sont recouvrées par l'Agence Comptable de l'Autorité de l'Aviation Civile.

Article 299 : Le responsable gestionnaire de l'établissement public assurant la fonction d'autorité compétente est soumis à la formalité de prestation de serment.

Sont également soumis à cette formalité :

-les personnels commis aux missions d'inspection et de contrôle ;

-tous autres personnels occupant des postes de responsabilité, désignés par le responsable gestionnaire.

La formule et les modalités de la prestation de serment sont fixées par voie réglementaire.

Article 300 : Pour tout projet d'implantation, de construction ou d'aménagement des infrastructures publiques ou privées du secteur de l'Aviation Civile, l'Autorité de l'Aviation Civile est chargée de mettre en œuvre des mesures réglementaires et techniques destinées à atténuer ou limiter les nuisances et d'autres effets dommageables liés aux activités de ce secteur conformément aux normes de l'OACI et du Code de l'Environnement en vigueur en République Gabonaise.

Article 301 : Les exploitants et opérateurs du secteur de l'aviation civile en activité avant la promulgation de la présente loi disposent d'un délai maximum de quatre-vingt-dix jours à compter de la date de publication pour se conformer aux dispositions de la présente loi et des textes d'application y afférents.

Article 302 : Des textes législatifs et réglementaires déterminent, en tant que de besoin, les dispositions de toute nature nécessaires à l'application de la présente loi.

Article 303 : La présente loi, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires et qui remplace la loi n°7/65 du 5 juin 1965 portant Code de l'Aviation Civile, sera enregistrée, publiée selon la procédure d'urgence et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Libreville, le 29 décembre 2016

Par le Président de la République,
Chef de l'Etat

Ali BONGO ONDIMBA

Le Premier Ministre, Chef du Gouvernement
Emmanuel ISSOZE NGONDET

Le Ministre des Transports et de la Logistique
Flavienne MFOUMOU ONDO

Le Ministre d'Etat, Ministre des Affaires Etrangères, de la Francophonie et de l'Intégration Régionale, chargé des Gabonais de l'Etranger
Pacôme MOUBELET BOUBEYA

Le Ministre de l'Economie, de la Prospective et de la Programmation du Développement
Régis IMMONGAULT

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

Décret n°0597/PR du 29 décembre 2016 portant promulgation de la loi n°023/2016 portant Code de l'Aviation Civile

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE ;
CHEF DE L'ETAT ;

Vu la Constitution, notamment en son article 17, alinéa 1^{er} ;

D E C R E T E :

Article 1^{er} : Est promulguée la loi n°023/2016 portant Code de l'Aviation Civile.

Article 2 : Le présent décret sera enregistré, publié selon la procédure d'urgence et communiqué partout où besoin sera.

Fait à Libreville, le 29 décembre 2016

Par le Président de la République,
Chef de l'Etat

Ali BONGO ONDIMBA

Je désire m'abonner au Journal Officiel pendant :Six (6) mois Un (1) an — Particulier Entreprise Administration

Nom : Prénoms :

Raison Sociale :

Ville : Pays : Boite postale : Tél :

E-mail :

Mode de Règlement :

- Chèque

- Espèces

- Mandat express

- Virement

Date :

Signature :

DESTINATIONS	1 an (en FCFA)	6 mois (en FCFA)
Libreville.....	26.000	13.000
Intérieur Gabon.....	28.000	14.000
Afrique équatoriale, Nigeria, Zaïre.....	30.000	15.000
Autres pays d'Afrique noire francophone.....	31.000	15.000
Autre pays d'Afrique.....	32.000	16.000
France.....	32.000	16.000
Europe.....	36.000	18.000
Amérique, Moyen-Orient.....	40.000	20.000
Asie, Océanie.....	42.000	21.000

BULLETIN A DECOUPER ET A RENVOYER A LA DIRECTION DES PUBLICATIONS OFFICIELLES
405, AVENUE COLONEL PARANT
BP 563 LIBREVILLE / TEL (+241) 72 01 04

