

REPUBLIQUE DU NIGER

*Fraternité-Travail-Progrès*

ORDONNANCE N° 2010-023

du 14 mai 2010

portant Code de l'Aviation Civile en  
République du Niger

**LE PRESIDENT DU CONSEIL SUPREME POUR LA  
RESTAURATION DE LA DEMOCRATIE, CHEF DE L'ETAT,**

Vu la Proclamation du 18 février 2010 ;

Vu l'ordonnance n°2010-01 du 22 février 2010 portant organisation des pouvoirs publics pendant la période de transition, modifiée par l'ordonnance n°2010-005 du 30 mars 2010 ;

Sur rapport du Ministre des Transports, du Tourisme et de l'Artisanat ;

**Le Conseil des Ministres entendu ;**

**ORDONNE :**

**DISPOSITIONS GENERALES**

**Article premier :** La présente Ordonnance a pour objet l'institution d'un Code de l'Aviation Civile en République du Niger.

**Article 2 :** Pour l'application et l'interprétation du présent Code, les termes, expressions ou sigles suivants ont les significations ci-après :

**Accident :** tout événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

- a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
- dans l'aéronef ;
  - 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 cas de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou des blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ;

- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et qui devraient normalement nécessiter une





réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf cas d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneumatiques, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ;

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

**Acte d'intervention illicite** : acte volontaire et intentionnel portant atteinte à la sécurité de l'aviation civile.

**Administration de l'aviation civile** : structure dotée de la personnalité juridique, de l'autonomie financière et de gestion chargée de l'aviation civile.

**Aérodrome** : surface définie sur terre ou sur eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

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

**Aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique** : aérodrome dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à en faire usage, sous réserve des dispositions de l'article 119 ci-dessous.

**Aérodrome non ouvert à la circulation aérienne publique** : aérodrome réservé à l'usage d'administrations de l'Etat, aérodrome à usage restreint ou aérodrome à usage privé.

**Aérodrome** : tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenu principalement par les forces aérodynamiques.

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

**Aéronef civil** : un aéronef autre qu'un aéronef d'Etat.

**Aéronef d'Etat** : aéronef utilisé dans les services militaires, de douane ou de police.

**Aéroport** : terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux.

**Aéroport douanier** : aérodrome ouvert à la circulation aérienne sur lequel peuvent s'accomplir des formalités de douane, de police et de santé.

**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 contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.





**Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) :** Administration autonome de l'aviation civile prévue au Livre VI du présent code.

**Agrément :** autorisation administrative accordée à une entreprise par l'Autorité de l'Aviation Civile pour effectuer, à titre onéreux, le transport aérien de passagers, de fret et/ou de courrier.

**Aire de manœuvre :** partie d'un aérodrome utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exception des aires de trafic.

**Assistance en escale :** services rendus (entretien, ravitaillement, chargement, déchargement, enregistrement d'un aéronef, ...) sur un aéroport à un usager (compagnie aérienne, exploitant d'aéronef).

**Aviation générale :** ensemble des activités d'aviation civile (sport, entraînement au vol) autres que le transport aérien commercial et le travail aérien.

**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.

**Auto-assistance en escale :** situation dans laquelle un usager se fournit directement une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services.

**Brevet :** titre sanctionnant un ensemble de connaissances générales, théoriques et pratiques. Il est délivré après examen et est définitivement acquis à son titulaire.

**Certificat d'aérodrome :** certificat délivré par l'autorité compétente en vertu des règlements applicables d'exploitation d'un aérodrome.

**Certificat de navigabilité :** document attestant que l'aéronef est apte à effectuer la navigation aérienne.

**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 relevant de la compétence de l'autorité aéronautique.

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

**Enquête technique :** activités menées en vue de prévenir les accidents et les incidents graves, 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 :** entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international;





**Escale non commerciale** : atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier.

**Environnement** : ensemble des éléments naturels ou artificiels et des équilibres bio et géo - chimiques auxquels ils participent, ainsi que les facteurs économiques, sociaux et culturels qui favorisent l'existence, la transformation et le développement du milieu, des organismes vivants et des activités humaines.

**Essais et réceptions** : toutes épreuves exécutées en vol, à terre ou à l'eau, sous la direction ou le contrôle des industriels ou des représentants de l'Etat, qui ont pour objet la recherche des caractéristiques et la mise au point des aéronefs ainsi que toutes épreuves de vérification en vol.

**Etat d'immatriculation** : Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

**Exploitant** : personne physique ou morale qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

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

**Incident** : évènement, autre qu'un accident lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

**Incident grave** : incident 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.

**Masse maximale** : masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

**Marchandises** : tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages, transportés à bord d'un aéronef.

**Marchandises dangereuses** : matières ou objets de nature à présenter un risque appréciable pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classées conformément à ces Instructions.

**Membre d'équipage** : personne chargée d'une fonction à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

**Membre de l'équipage de cabine** : membre d'équipage qui effectue les tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exerce pas de fonction de membre d'équipage de conduite.

**Membre d'équipage de conduite** : membre d'équipage titulaire d'une licence et détenant une qualification en état de validité et qui accomplit les tâches liées aux fonctions essentielles de commandement, pilotage ou mécanique à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.





**Navigation aérienne** : ensemble des techniques et des procédés permettant de définir la position d'un aéronef et de guider sa trajectoire.

**Navigabilité** : conditions d'aptitude au vol d'un aéronef.

**NOTAM** : « Notice to airmen », avis diffusé par télécommunication ou publication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

**OACI** : l'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 (PEA/AOC)**: document délivré à une entreprise par l'Agence Nationale 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 technique** : membre d'équipage titulaire d'une licence et d'une qualification, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol.

**Pilote Commandant de bord ou commandant de bord** : pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

**Piraterie aérienne** : toute saisie réelle ou tentative de saisie ou exercice de contrôle d'un aéronef, par la force ou par la violence, ou par toute autre forme d'intimidation, sans motif légitime.

**Piste** : aire rectangulaire définie sur un aérodrome terrestre, aménagée pour servir sur sa longueur, au roulement des aéronefs au décollage et à l'atterrissage.

**Police des aérodromes** : ensemble des 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.

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

**Redevances** : rémunérations perçues pour services rendus aux usagers et aux exploitants d'aéronefs.

**Sécurité aérienne** : ensemble des mesures prises pour assurer ou faire assurer la sécurité de l'exploitation aérienne

**Service aérien** : service aérien régulier assurant par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises;

**Service aérien international** : service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de deux ou plusieurs Etats





**Service aérien** : tout service aérien régulier et non régulier, assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises.

**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 :

- 1) il est effectué, 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 disposition du public soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés ;
- 2) il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux aéroports ou plus :
  - soit selon un horaire publié ;
  - soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente.

**Service aérien non régulier** : service de transport aérien commercial effectué autrement que comme un service régulier (vol ou série de vols à la demande ou en charter).

**Services de la circulation aérienne** : termes génériques désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service de contrôle de la circulation aérienne, le contrôle régional, le contrôle d'approche ou le contrôle d'aérodrome.

**Service fixe aéronautique** : service de télécommunications entre points fixes déterminés, prévu essentiellement pour la sécurité de la navigation aérienne et pour assurer la régularité, l'efficacité et l'économie d'exploitation des services aériens.

**Service minimum** : fonctionnement d'un aérodrome avec un service à effectif réduit au strict minimum à mettre en place.

**Service mobile aéronautique** : service mobile entre stations aéronautiques et stations d'aéronef, ou entre stations d'aéronefs, auquel les stations d'engin de sauvetage peuvent également participer. Les stations de radiobalise de localisation des sinistres peuvent également participer à ce service sur des fréquences de détresse et d'urgence désignées.

**Servitudes aéronautiques** : mesures destinées à assurer la protection d'un aérodrome contre les obstacles, de façon à ce que les aéronefs puissent y atterrir et en décoller dans de bonnes conditions de régularité et de sécurité.

**Souveraineté** : le droit et la propriété complète et exclusive d'un Etat sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

**Sûreté aéroportuaire** : combinaison des mesures ainsi que des moyens techniques et humains visant la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.





**Territoire de l'Etat** : les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté 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 poste et de marchandises.

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

**Transport aérien commercial international** : transport par aéronef de personnes ou de biens moyennant rémunération ou par le biais d'un contrat de location ou le transport de courrier entre deux ou plusieurs pays.

**Transporteur aérien** : entreprise de transport aérien possédant un agrément en cours de validité.

**Travail aérien** : activité de vol au cours duquel l'aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne.

**UEMOA** : l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine.

**Voltige** : acrobatie aérienne ou ensemble des 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.

**Article 3** : Le présent Code s'applique à tous les domaines de l'Aviation Civile, notamment aux aéronefs, aérodromes, transporteurs aériens et personnels aéronautiques.

Les dispositions de ce Code s'appliquent aussi aux équipages, passagers et aéronefs étrangers se trouvant dans l'espace aérien de la République du Niger, conformément à la Convention de Chicago et aux accords bilatéraux et multilatéraux relatifs au transport aérien conclus entre la République du Niger et un ou plusieurs autres Etats.

Le présent Code s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat.

Toutefois, les aéronefs d'Etat exceptionnellement affectés à un service public, sont soumis à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant sous réserve de la souscription d'une police d'assurance de responsabilité civile, conforme aux conventions internationales en la matière.

**Article 4** : La République du Niger a souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire et exerce sur celui-ci sa juridiction conformément à sa législation ainsi qu'aux conventions et accords internationaux dûment ratifiés.

Tout aéronef qui se trouve sur le territoire ou dans l'espace aérien nigérien ainsi que les personnes et choses à bord, sont soumis à la juridiction nigérienne, sous réserve des dispositions contraires du présent Code.





## LIVRE PREMIER : AERONEFS

### TITRE I : IMMATRICULATION, NATIONALITE ET MARQUES DE NATIONALITE ET D'IMMATRICULATION

#### CHAPITRE I : IMMATRICULATION ET NATIONALITE

**Article 5 :** Un aéronef ne peut légalement circuler que s'il est immatriculé.

**Article 6 :** Tout aéronef civil est immatriculé dans les conditions fixées par décret et inscrit sur un registre spécial appelé registre d'immatriculation. L'inscription au registre avec attribution d'un numéro d'ordre constitue l'immatriculation ; elle identifie l'aéronef et est attestée par un certificat d'immatriculation.

Le registre d'immatriculation des aéronefs est tenu par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir à ses frais copie certifiée conforme.

**Article 7 :** Un aéronef ne peut être immatriculé en République du Niger que s'il appartient pour au moins 51% à une personne physique ou morale nigérienne.

Seuls peuvent être immatriculés des aéronefs possédant un certificat de navigabilité en cours de validité ou un document en tenant lieu.

Est immatriculé au registre d'immatriculation, l'aéronef appartenant à l'Etat Nigérien ou à une personne physique ou morale de nationalité nigérienne.

Est nigérienne, la personne morale ci-après définie lorsqu'elle a effectivement son siège social sur le territoire nigérien :

1. la société en nom collectif dont plus de la moitié des parts est détenue par des personnes de nationalité nigérienne ;
2. la société à responsabilité limitée dont plus de la moitié des parts sociales est détenue par des personnes de nationalité nigérienne ;
3. la société anonyme dont les actions sont nominatives et sont détenues pour plus de la moitié par des personnes de nationalité nigérienne ;
4. le groupement d'intérêt économique dont plus de la moitié des parts est détenue par des personnes de nationalité nigérienne ou, à défaut de capital social, dont plus de la moitié des membres est de nationalité nigérienne ;
5. les compagnies aériennes désignées conformément à la Décision de Yamoussoukro ;
6. l'association dont les dirigeants ou administrateurs sont de nationalité nigérienne ou les associations d'utilité publique.

Toutefois, l'Etat a la possibilité, à titre exceptionnel, d'accorder des dérogations aux dispositions de l'alinéa précédent sous réserve du respect de la réglementation sur la concurrence de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine.





**Article 8 :** Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre de la République du Niger qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

Sous réserve des dispositions de l'article 7 du présent Code, tout aéronef appartenant à un étranger dont le domicile légal est au Niger, ou appartenant à une société ou à une association étrangère dont le siège social est au Niger, ou appartenant à un organisme dont la République du Niger est membre, peut être immatriculé au Niger.

Il en est de même de l'aéronef dont le propriétaire exerce une activité utile au développement économique, social ou culturel de la République du Niger.

Cependant, l'inscription d'un aéronef appartenant à un étranger doit faire l'objet d'une autorisation délivrée par le Ministre chargé de l'Aviation Civile, après avis de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

**Article 9 :** Un certificat d'immatriculation établi conformément aux normes internationales est délivré au propriétaire par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

**Article 10 :** L'immatriculation à l'étranger d'un aéronef antérieurement inscrit au registre nigérien ne produit effet en République du Niger que si l'aéronef a été radié de ce registre.

**Article 11 :** L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre.

**Article 12 :** Tout aéronef immatriculé au registre nigérien, dans les conditions fixées par décret, a la nationalité nigérienne. Il doit porter le signe apparent de cette nationalité tel qu'il est fixé par les règlements.

**Article 13 :** Un aéronef immatriculé en République du Niger perd ipso facto la nationalité nigérienne si les conditions prévues à l'article 7 du présent Code ne sont pas réunies.

**Article 14 :** Les dispositions relatives notamment au registre d'immatriculation, aux modalités d'inscription, aux notifications et à la radiation sont fixées par voie réglementaire.

## **CHAPITRE II : MARQUES DE NATIONALITE ET D'IMMATRICULATION**

**Article 15 :** Tout aéronef doit porter des marques de nationalité et d'immatriculation ainsi qu'une plaque d'identification dont la composition des marques, le mode de leur fixation, leur emplacement, leurs dimensions et le type de caractères à employer seront déterminés par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

**Article 16 :** Le nom d'un aéronef ou l'emblème du propriétaire ainsi que le pavillon national peuvent être reproduits sur l'aéronef, à condition qu'ils ne puissent empêcher une facile identification des marques d'immatriculation et de nationalité, ni créer la confusion avec ces marques.

Sauf autorisation écrite de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile aucune publicité ni aucune inscription autre que celles prévues à l'article 15 et à l'alinéa premier du présent article ne doit apparaître sur la surface extérieure d'un aéronef.





## TITRE II : STATUT JURIDIQUE DES AERONEFS

### CHAPITRE I : PROPRIETE

**Article 17 :** Les aéronefs sont des biens soumis aux règles de droit commun sous réserve des dispositions spéciales prévues au présent Code.

Un aéronef comprend la cellule, les moteurs, les hélices, les appareils radioélectriques et toutes pièces destinées au fonctionnement de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou qu'elles en soient temporairement séparées.

Toute cession de propriété 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, constitutif, déclaratif de propriété, doivent être inscrits sur le registre d'immatriculation à la requête du nouveau propriétaire.

### CHAPITRE II : HYPOTHEQUES ET PRIVILEGES SUR AERONEFS

**Article 18 :** Les aéronefs ne peuvent être hypothéqués que par une convention intervenue entre les parties intéressées.

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

**Article 19 :** L'hypothèque peut grever par un seul acte tout ou partie de la flotte aérienne appartenant à un même propriétaire à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte.

**Article 20 :** L'hypothèque peut être étendue à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués, à condition que lesdites pièces soient individualisées.

Ces pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de la publicité prévue à l'article 21 ci-dessous. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

**Article 21 :** Les pièces de rechange visées à l'article précédent 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.

Une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affiches, devra avertir dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées et mentionner le registre où l'hypothèque est inscrite, ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

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





**Article 22 :** L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquelles porte l'hypothèque. Il peut être à ordre ; dans ce cas, l'endos emporte translation du droit de l'hypothécaire.

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

Un aéronef en construction ne peut être hypothéqué que s'il a été préalablement déclaré au service chargé de la tenue du registre d'immatriculation. Cette déclaration indique les principales caractéristiques de l'appareil en construction ; il en est délivré récépissé.

**Article 23 :** En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

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

**Article 24 :** Toute hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

La radiation, ainsi que toute modification de l'hypothèque par convention des parties ou jugement, doit également faire l'objet d'une mention au même registre.

**Article 25 :** S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même aéronef, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

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

**Article 26 :** L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix (10) ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

**Article 27 :** L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois (3) années d'intérêts en plus de l'année courante.

**Article 28 :** 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 29 :** Sauf en cas de vente forcée poursuivie conformément aux dispositions définies par voie réglementaire, un aéronef ne peut être rayé du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné mainlevée préalable du droit inscrit.

**Article 30 :** Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs suivent leur gage en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 31 et 34 ci-après.

**Article 31 :** Sont seules privilégiées sur aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :





1. les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix dans l'intérêt commun des créanciers ;
2. les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef ;
3. les frais indispensables engagés pour sa conservation ;
4. les créances résultant du contrat d'engagement des membres de l'équipage de conduite et des autres personnes employées au service de bord ;
5. les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation et à l'atterrissage ainsi que les redevances de stationnement.

**Article 32 :** Les privilèges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 23 du présent Code. Ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

Ils s'éteignent trois (3) mois après l'évènement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après avoir fait reconnaître amiablement son montant ou, à défaut, avoir introduit une action en justice à son sujet.

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

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

**Article 33 :** Les créances visées à l'article 31 sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article.

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

Toutefois, les créances visées aux points 2 et 3 de l'article 31 sont payées dans l'ordre inverse de celui des évènements qui leur ont donné naissance.

**Article 34 :** Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 31 ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges.

Toutefois, en cas de vente au Niger d'un aéronef grevé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef signée à Genève le 19 Juin 1948, les droits prévus à l'article premier 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.

**Article 35 :** Sauf le cas de vente forcée dans les formes prévues par voie réglementaire, 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.

Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, toute demande de radiation du registre d'immatriculation sera rejetée.





**Article 36 :** Sans préjudice de peines plus graves s'il y a lieu, sera puni des peines prévues aux articles 345 et 346 du Code Pénal, le fait de détruire ou de détourner ou de tenter de détruire un aéronef ou des pièces de rechange grevés d'une hypothèque régulièrement inscrite.

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

### **CHAPITRE III : SAISIE ET VENTE FORCEE DES AERONEFS**

**Article 37 :** Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur l'aéronef, 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.

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

**Article 38 :** L'autorité publique compétente, investie des pouvoirs à cet effet, a le droit de saisir à titre conservatoire tout aéronef qui ne remplit pas les conditions prévues par la présente loi pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction au sens du présent Code.

**Article 39 :** La saisie-conservatoire et la vente forcée des aéronefs sont pratiquées selon la procédure fixée par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile, après avis du Ministre chargé de la Justice.

Toutefois, sous réserve des dispositions relatives aux infractions à la législation et à la réglementation douanière, ne peut faire l'objet de modèle délivré ou déposé au Niger, un aéronef étranger en service sur une ligne régulière de transport public, ou un aéronef de ligne non régulière, à condition que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef réserve sur son territoire le traitement réciproque aux aéronefs nigériens.

A défaut de tel accord de réciprocité, en cas de saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, le propriétaire de l'aéronef étranger ou son représentant, peut obtenir mainlevée de la saisie moyennant le dépôt d'une caution dont le montant, à défaut d'accord amiable, est fixé dans le plus bref délai possible par le Président du Tribunal du lieu de la saisie.

Sont exempts de saisie, les aéronefs en service sur les lignes de transport public et les pièces de rechange et accessoires indispensables à leur utilisation, à condition, s'il s'agit d'aéronefs étrangers, qu'ils soient entrés régulièrement sur le territoire nigérien et que la réciprocité soit prévue.

En ce qui concerne les autres aéronefs sur lesquels une saisie conservatoire peut être pratiquée, mainlevée immédiate est accordée moyennant le dépôt d'une garantie suffisante.

**Article 40 :** Lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié au Niger, ou que l'aéronef est de nationalité étrangère, tout créancier a le droit de pratiquer une saisie conservatoire avec l'autorisation du Président du Tribunal du lieu où l'appareil a atterri.

Le juge saisi doit donner mainlevée de la saisie si le propriétaire dépose un cautionnement égal au montant de la créance réclamée et il peut ordonner cette mainlevée en fixant l'étendue de la créance.





**Article 41 :** En cas de dommage causé à la surface par la chute d'un aéronef étranger ou dont le propriétaire est domicilié à l'étranger, ou en cas d'infraction au présent Code par un étranger, tous les agents chargés par l'article 115 de l'exécution des dispositions des Livres I et V du présent Code, et l'Autorité administrative du lieu d'atterrissage peuvent faire appel à la force publique pour retenir l'aéronef pendant quarante huit heures, afin de permettre éventuellement aux services compétents de se rendre sur les lieux aux fins de constatation.

**Article 42 :** Les personnes visées aux articles 115 et 116 ont le droit de saisir à titre conservatoire tout aéronef nigérien ou étranger qui ne remplit pas les conditions prévues par le présent Code pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction.

**Article 43 :** Les actes juridiques accomplis et les faits juridiques survenus à bord d'un aéronef nigérien en vol sont réputés survenus en territoire nigérien.

Les tribunaux nigériens sont compétents pour connaître de toutes infractions commises à bord soit d'un aéronef immatriculé en République du Niger, soit de tout aéronef atterrissant sur le territoire nigérien ayant encore à bord l'auteur présumé de l'infraction, soit d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation, ou à défaut sa résidence permanente en République du Niger.

Les tribunaux compétents sont soit ceux du lieu de l'atterrissage, soit ceux du lieu de l'arrestation au cas où l'auteur de l'infraction serait arrêté dans un autre lieu que celui de l'atterrissage.

En cas d'incident à bord d'un aéronef nigérien, le Commandant de bord peut prendre toutes les mesures qu'il juge nécessaires au bon ordre.

Pour l'application du présent article, un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ayant été fermées, jusqu'au moment où l'une de ses portes est ouverte en vue du débarquement.

Lorsqu'il s'agit d'un aérostat l'expression « en vol » s'applique à la période comprise entre le moment où cet aérostat est détaché du sol et celui où il y est de nouveau fixé.

### **TITRE III : NAVIGABILITE ET CIRCULATION DES AERONEFS**

#### **CHAPITRE I : NAVIGABILITE**

**Article 44 :** Tout aéronef utilisant l'espace aérien nigérien doit être muni d'un certificat de navigabilité en cours de validité ou d'un document en tenant lieu.

**Article 45 :** Les certificats de navigabilité des aéronefs nigériens sont délivrés et renouvelés par le Ministre chargé de l'Aviation Civile, après avis de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Les certificats de navigabilité en cours de validité délivrés par un Etat étranger compte tenu des normes internationales de la navigabilité des aéronefs, peuvent être validés par le Ministre chargé de l'Aviation Civile, après avis de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

**Article 46 :** Les conditions de navigabilité des aéronefs, de l'équipement nécessaire à leur exploitation, la nature et l'ampleur des contrôles destinés à constater leur aptitude au vol, la périodicité et les





conditions des contrôles ultérieurs en vue du maintien de cette aptitude, ainsi que les cas où la validité d'un certificat de navigabilité peut être suspendue ou soumise à certaines conditions sont fixés par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

**Article 47 :** Lorsque la construction d'un aéronef est entreprise en République du Niger, le constructeur doit en informer les Ministres chargés de l'Aviation Civile et de l'Aviation Militaire. Il doit fournir tous documents, plans et dessins jugés nécessaires, effectuer tous essais exigés et se soumettre à tous contrôles.

Dans le cas où l'une des obligations prescrites ci-dessus n'est pas remplie, le certificat de navigabilité peut être refusé au constructeur.

**Article 48 :** Aucune modification, ni réparation majeure ne peut être effectuée sur un aéronef nigérien pourvu d'un certificat de navigabilité en cours de validité, si ce n'est sur l'instruction ou avec l'approbation de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Cette interdiction ne couvre pas les modifications impérieuses déterminées par le constructeur. Dans ce cas, il suffit que le plan de modification soit déposé auprès de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Aucun aéronef ayant subi une modification ou réparation majeure ne peut être remis en service avant que son aptitude au vol n'ait été constatée par une personne ou un organisme agréé par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

**Article 49 :** L'entretien des aéronefs ne peut être effectué que dans des Organismes de maintenance agréés (OMA) par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile qui en définit les procédures d'agrément.

Les conditions d'agrément sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

**Article 50 :** Pour tout accident survenu au cours des opérations de contrôle prévues par le présent chapitre, le propriétaire aura la responsabilité des risques de toute nature, y compris les dommages causés aux tiers, mais non compris ceux causés au personnel de l'Etat prenant part au contrôle.

Toutefois, pour les vols de vérification comportant le pilotage de l'aéronef par un agent des services officiels, l'Etat prendra les risques à sa charge à l'exception de ceux encourus par le personnel du propriétaire.

Il en sera de même en cas de présence à bord d'un représentant des services officiels spécialement désigné par le Ministre chargé de l'Aviation Civile pour assurer la surveillance des opérations de contrôle.

Pour tout accident survenu en dehors des opérations de contrôle sur un matériel vérifié, le propriétaire conservera l'entière responsabilité des risques de toute nature encourus.

**Article 51 :** Les frais de contrôle de l'aptitude au vol en vue de la délivrance ou du maintien de la validité d'un certificat de navigabilité sont à la charge du propriétaire de l'aéronef contrôlé et perçus par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.





## CHAPITRE II : CIRCULATION DES AERONEFS

**Article 52 :** Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire nigérien, sous réserve d'observer la réglementation relative à la circulation aérienne.

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

**Article 53 :** 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 réglementation de la circulation aérienne ainsi que les attributions et le rôle des services civils de la circulation aérienne sont fixés par voie réglementaire.

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

En dehors de l'espace aérien défini ci-dessus, la réglementation de la circulation aérienne s'impose aux aéronefs portant les marques de nationalité nigérienne, 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.

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

La redevance est due pour chaque vol par l'exploitant de l'aéronef ou s'il est inconnu, par le propriétaire de l'aéronef, dans les conditions fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile après avis du Ministre chargé des Finances.

**Article 54 :** Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire.

**Article 55 :** Le survol de certaines zones du territoire nigérien peut être interdit pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être spécialement indiqués.

Tout aéronef qui s'engage au dessus d'une zone interdite est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, d'atterrir sur l'aérodrome le plus rapproché en dehors de la zone interdite.

Lorsqu'un territoire est déclaré en état de siège et le survol de ce territoire interdit, tout aéronef ayant contrevenu à cette interdiction sera saisi dès l'atterrissage en un point quelconque du territoire national, et ses occupants déférés devant des tribunaux militaires, sous inculpation d'espionnage, si le commandant de bord ne peut justifier les raisons qui l'ont amené à survoler le territoire.

Si l'aéronef est aperçu en vol, il doit se conformer à la première injonction, ralentir, descendre à l'altitude assignée et atterrir sur l'aérodrome qui lui est indiqué.





**Article 56 :** 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.

Tout vol d'acrobatie est interdit au-dessus d'une agglomération ou de la partie d'un aérodrome ouvert au public.

La voltige et l'acrobatie aériennes pour les aéronefs civils doivent être exécutées conformément à la réglementation prévue à cet effet.

**Article 57 :** Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ou des épreuves sportives ne peuvent avoir lieu qu'avec autorisation donnée par l'autorité aéronautique compétente.

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

**Article 58 :** Hors le cas de force majeure et les cas prévus à l'alinéa suivant, les aéronefs ne peuvent atterrir et prendre le départ que sur les aérodromes régulièrement établis.

Un décret pris sur le rapport conjoint du Ministre chargé de l'Aviation Civile, du Ministre chargé de l'Intérieur et du Ministre chargé de la Défense, fixe les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome, avec l'accord de la personne, physique ou morale, qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé.

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

**Article 59 :** En cas d'atterrissage ou d'amerrissage sur une propriété privée, la personne, physique ou morale, ayant la jouissance du terrain ou du plan d'eau ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'aéronef dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnée à moins qu'une procédure judiciaire n'ait été diligentée.

**Article 60 :** Les aéronefs qui effectuent un parcours international ne peuvent se poser que sur les aéroports douaniers.

Ils doivent suivre, pour franchir la frontière, la route aérienne ou l'itinéraire qui leur est imposé.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensés par autorisation administrative délivrée sur demande adressée au Ministre chargé de l'Aviation Civile, d'atterrir aux aéroports douaniers ; l'autorisation fixe, dans ce cas, l'aérodrome d'arrivée et de départ et éventuellement la route aérienne à suivre et les signaux à donner au passage de la frontière.

**Article 61 :** Toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doit être pourvue d'une licence d'aptitude en état de validité correspondant à ses fonctions et délivrée dans les conditions qui sont fixées par voie réglementaire.

**Article 62 :** Un aéronef ne peut être utilisé, pour la circulation aérienne, que :





1. s'il est muni d'un document de navigabilité en état de validité ; ce document propre à chaque appareil, peut être soit un certificat de navigabilité, soit un certificat de navigabilité spécial, soit un laissez-passer provisoire ;
2. s'il est apte au vol, c'est-à-dire s'il répond à tout moment aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qui lui est propre et aux règles servant de base au maintien en état de ce document ;
3. si une utilisation est faite conformément aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité ;
4. si les personnes assurant la conduite de l'aéronef ou des fonctions relatives à la sécurité à bord détiennent les titres prescrits par le Livre IV du présent Code.

Les conditions techniques d'emploi des aéronefs et les règles opérationnelles applicables aux aéronefs nationaux et étrangers sont déterminées par voie réglementaire.

Les frais du contrôle exigé par les règlements pour la délivrance ou le maintien des certificats de navigabilité des aéronefs sont à la charge des propriétaires des appareils contrôlés dans les conditions fixées par voie réglementaire et perçus par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

**Article 63 :** Sauf autorisation spéciale, est interdit le transport par aéronef d'explosifs, pigeons voyageurs, armes et munitions de guerre.

Le transport et l'usage des appareils photographiques peuvent être interdits par voie réglementaire.

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

**Article 64 :** Aucun appareil de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destiné à assurer les communications du service mobile aéronautique ne peut être installé et utilisé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale ; il en est de même pour les équipements de radionavigation ou de détection électromagnétique.

Les aéronefs affectés à un service public de transport et les aéronefs affectés aux services aériens privés désignés par la réglementation doivent être munis des appareils de radiocommunication nécessaires à la sécurité des vols, dans les conditions qui sont réglementées.

Dans tous les cas, les membres de l'équipage affectés au service des radiocommunications doivent être munis d'une licence spéciale.

**Article 65 :** Tout aéronef qui atterrit ou décolle est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives quel que soit le lieu où s'effectue le décollage ou l'atterrissage.

**Article 66 :** Tout aéronef en circulation en quelque lieu qu'il se trouve, doit se soumettre aux injonctions des postes et/ou aéronefs militaire, de police ou de douane, sous quelque forme que ces injonctions lui sont données.

**Article 67 :** Les aéronefs évoluant exclusivement sur les aérodromes et dans les zones agréées par l'autorité administrative comme champs d'expérience, ne sont pas soumis aux dispositions des articles 61 à 68 du présent Code, tant que les évolutions ne donnent pas lieu à un spectacle public. Toutefois, ils ne peuvent transporter des passagers que s'ils sont munis du certificat de navigabilité.





**Article 68 :** Les certificats de navigabilité, de limitation de nuisance, les brevets et les licences, délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, sont reconnus valables pour la circulation au-dessus de la République du Niger si l'équivalence a été admise par convention internationale ou par voie réglementaire.

**Article 69 :** Les documents devant se trouver à bord d'un aéronef en circulation sont :

1. le certificat d'immatriculation ;
2. le certificat de navigabilité ;
3. le certificat de limitation de nuisance ;
4. les licences ou certificats de l'équipage ;
5. le carnet de route ;
6. le manuel d'exploitation ;
7. la licence de station d'aéronef ;
8. le certificat d'exploitation de l'installation radioélectrique de bord ;
9. la liste nominative des passagers et lieux d'embarquement et de destination ;
10. les déclarations détaillées du fret ;
11. le certificat d'assurance d'aéronef ;
12. le permis d'exploitation aérienne.

Un arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile détermine pour chaque type aéronef et/ou de vol, les documents qui doivent obligatoirement s'y trouver à bord.

**Article 70 :** Sont soumis au contrôle du Ministre chargé de l'Aviation Civile, les aéronefs et les organismes et personnes soumis aux exigences techniques de sécurité et de sûreté fixées par le présent Code.

Le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut soumettre à autorisation ces aéronefs préalablement à leur exploitation ainsi que ces organismes et personnes préalablement à l'exercice de leurs activités.

Les autorisations mentionnées ci-dessus peuvent être retirées lorsque les méthodes de travail du titulaire, son comportement ou les matériels qu'il utilise créent un risque pour la sécurité ou lorsque les conditions ayant prévalu à leur délivrance ne sont plus respectées.

**Article 71 :** Le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut soumettre à des inspections tout aéronef se trouvant sur un aéroport nigérien pour s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de sûreté qui lui sont applicables, qu'elles soient nationales, communautaires ou prises en application de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

A cet effet, il est institué au sein de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile un corps des inspecteurs de l'aviation civile qui a pour mission de remplir les obligations de l'Etat en matière de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile.

Les inspecteurs de l'aviation civile nommés doivent, avant d'entrer en fonction, prêter serment devant la Cour d'Appel de Niamey.

La formule du serment est la suivante : « je jure d'exécuter mes fonctions avec probité dans le strict respect des lois et règlements ».

Il est établi au profit des inspecteurs de l'aviation civile un document officiel d'identité.





Les inspecteurs de l'aviation civile sont protégés contre les menaces et attaques de quelque nature que ce soit dont ils peuvent faire l'objet dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leur fonction. L'Etat doit réparer le préjudice qui en résulte.

Un décret pris en Conseil des Ministres détermine les critères de nomination, la rémunération et les modalités d'exercice des pouvoirs des inspecteurs de l'aviation civile.

**Article 72 :** Sur présentation de leur carte, les inspecteurs de l'aviation civile ont accès à tout moment et sans restriction aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel et aux installations où s'exercent les activités contrôlées. Ils ont également accès aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs, mentionnés à l'article précédent, présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes, l'inspecteur de l'aviation civile peut :

- a) prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;
- b) en cas de risque immédiat, ordonner l'interdiction totale ou partielle de l'exercice des privilèges d'une licence, d'un certificat ou d'un document aéronautique ;
- c) procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité.

#### **TITRE IV : DOMMAGES ET RESPONSABILITE**

##### **CHAPITRE I : COMPETENCE DES TRIBUNAUX**

**Article 73 :** Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont régis par la loi de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef chaque fois que celle-ci est applicable.

**Article 74 :** Les tribunaux nigériens sont compétents pour connaître de toute infraction commise à bord d'un aéronef immatriculé en République du Niger. Ils sont également compétents pour connaître de tout crime ou délit commis à l'encontre d'un tel aéronef hors du territoire nigérien.

**Article 75 :** Les tribunaux nigériens sont compétents :

- 1) en cas de crime ou délit commis à bord ou à l'encontre d'un aéronef non immatriculé en République du Niger lorsque:
  - a) l'auteur ou la victime est de nationalité nigérienne ;
  - b) l'appareil atterri en République du Niger après le crime ou délit ;
  - c) l'aéronef a été donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente en République du Niger ;
- 2) dans le cas où l'auteur de l'une des infractions suivantes ou son complice se trouve en République du Niger :
  - a) détournement d'un aéronef non immatriculé en République du Niger et tout autre acte de violence dirigé contre les passagers ou l'équipage et commise par l'auteur présumé du détournement, en relation directe avec cette infraction ;





- b) toute infraction ou tentative d'infraction concernant un aéronef non immatriculé en République du Niger et figurant parmi celles énumérées aux paragraphes a), b), c) du point 1- de l'article 1<sup>er</sup> de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971 ;
- c) toute infraction ou tentative d'infraction commise hors du territoire nigérien et figurant parmi celles prévues aux a) et b) du paragraphe 1 (bis) de l'article 1<sup>er</sup> de la Convention visée ci-dessus telle que amendée par l'article II-1 du Protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signé à Montréal le 24 février 1988.

**Article 76 :** Pour l'application des dispositions de l'article 75 de la présente loi, est compétent le tribunal du lieu de l'infraction, celui de la résidence de l'auteur présumé de l'infraction, celui du lieu de son arrestation ou celui du lieu de l'atterrissage de l'aéronef.

A défaut, le tribunal compétent est celui de Niamey.

## **CHAPITRE II : RESPONSABILITE DES EQUIPAGES ET DES EXPLOITANTS**

**Article 77 :** Les pilotes sont tenus, au cours de la circulation aérienne, de se conformer aux règlements relatifs à la police de la circulation, aux règles de l'air et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

**Article 78 :** En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément aux dispositions du Code Civil.

**Article 79 :** L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux tiers situés à la surface, par les évolutions de l'aéronef ou par les personnes ou objets qui en tomberaient.

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

**Article 80 :** Sauf autorisation spéciale, il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques à l'exception du lest réglementaire.

En cas de jet par suite de force majeure, ou de jet de lest réglementaire ayant causé un dommage aux personnes et biens à la surface, la responsabilité est réglée conformément aux dispositions des articles 78 et 79 ci-dessus.

**Article 81 :** En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers auxquels des dommages ont été causés.

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

## **CHAPITRE III : ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION**

**Article 82 :** Tout accident ou tout incident survenu au sol ou dans l'espace aérien soumis à la souveraineté de la République du Niger, doit être déclaré par le commandant de bord soit à l'autorité





administrative la plus proche, soit à l'organe de contrôle de la circulation aérienne avec lequel il est en liaison. Il doit être précisé dans la déclaration si l'accident ou l'incident a causé des dommages aux personnes ou aux biens.

Le commandant de bord est tenu d'établir un rapport circonstancié dans les quarante huit (48) heures suivant tout accident ou incident pouvant avoir des conséquences graves survenant soit au sol, soit en vol, ou toute infraction au règlement de la circulation aérienne.

Si le commandant de bord est hors d'état de faire la déclaration, celle-ci incombe aux dirigeants de la compagnie exploitant l'aéronef, ou au propriétaire de l'appareil.

La déclaration est faite dans ce cas, à l'entité chargée des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation telle que prévue par la réglementation communautaire. Cette entité met en œuvre les procédures d'enquête conformément aux dispositions du Livre premier, Chapitre IV, du présent Code et de l'Annexe 13 à la Convention de Chicago.

**Article 83 :** Lorsque l'accident ou l'incident est survenu hors du territoire nigérien, à un aéronef immatriculé au Niger, la déclaration prévue à l'article 82 ci-dessus est faite par les dirigeants de la compagnie exploitant l'aéronef auprès de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Par ailleurs, le Commandant de bord de l'aéronef accidenté, s'il est en mesure de le faire, a l'obligation d'aviser le représentant de l'Etat nigérien relevant du Ministère chargé des Affaires Etrangères ou la représentation de l'organisme habilité de contrôle de la navigabilité.

**Article 84 :** Si l'accident ou l'incident entraîne des dommages aux personnes ou aux biens transportés ainsi qu'aux tiers à la surface, le Procureur de la République est tenu informé par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

**Article 85 :** Il est procédé à toutes investigations et enquêtes en vue de rechercher et de constater les causes des accidents ou incidents conformément à l'Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

A cet effet, le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut instituer une Commission d'enquête dont la composition est fixée par arrêté.

La Commission d'enquête est constituée de personnalités reconnues pour leurs compétences et leur expérience dans certains domaines de l'Aviation civile et désignées en fonction des spécificités de l'évènement.

**Article 86 :** La coordination de l'enquête technique et administrative et de l'information judiciaire est assurée par les Ministres chargés de l'aviation civile, de la justice et de la sécurité publique.

Les responsables de l'enquête technique et administrative et de l'information judiciaire sont tenus à une étroite collaboration.

**Article 87 :** Les dirigeants de sociétés de construction aéronautique, des ateliers d'entretien ou de révision ou des sociétés de classification sont tenus, dans un délai de trente (30) jours à compter de la constatation dans ces sociétés ou ateliers, des défauts résultant d'un accident ou incident et susceptibles de compromettre la sécurité d'un aéronef de déclarer ces défauts à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.





**Article 88** : Lorsqu'un aéronef est endommagé en territoire nigérien, quelle que soit sa nationalité, ou lorsque les dégâts sont constatés sur ce territoire et si l'avarie est jugée comme étant susceptible de compromettre la sécurité de l'aéronef, de son équipage, de son chargement, ou des personnes et des biens au sol, il peut être interdit de vol jusqu'à sa remise en état. Cette interdiction est signifiée en priorité à l'Etat d'immatriculation, au propriétaire, à l'exploitant ou au commandant de bord de l'aéronef.

Toutefois, lorsque les opérations nécessaires à la remise en état d'aptitude de vol ne peuvent être effectuées à l'endroit où l'aéronef se trouve immobilisé, son convoyage en un milieu où ces opérations sont possibles, peut être autorisé, sous réserve des conditions spéciales propres à sauvegarder la sécurité du vol.

**Article 89** : Dans le cas de dommage à un aéronef inscrit à un registre d'immatriculation étranger, tous les renseignements nécessaires pour apprécier la gravité des dommages et les dispositions prises pour la remise en état de l'aéronef doivent être communiqués aux autorités aéronautiques du pays d'immatriculation.

Si l'Etat d'immatriculation considère que l'aéronef endommagé reste apte au vol, celui-ci est autorisé à reprendre son vol.

**Article 90** : Pour tout accident survenu soit au cours des opérations de contrôle prévues par la présente loi, soit en dehors de ces opérations, mais sur du matériel vérifié, le propriétaire de l'aéronef conserve la responsabilité des dommages causés, quelle qu'en soit la nature, y compris les dommages subis par les tiers.

#### **CHAPITRE IV : ORGANISME CHARGE DE L'ENQUETE :** **LE BUREAU ENQUETES ACCIDENTS**

**Article 91** : Tout accident ou incident grave fait l'objet d'une enquête technique par l'Etat d'occurrence conformément aux dispositions de l'Annexe 13 à la Convention de Chicago et à celles de la réglementation communautaire.

L'enquête technique sur un accident ou un incident d'aviation a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents. Cette enquête ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

Les enquêtes techniques sur les accidents ou incidents d'aviation sont du ressort du Ministre chargé de l'aviation civile.

L'ouverture et le déroulement des enquêtes sont régis par les textes réglementaires conformes à l'Annexe 13 à la Convention de Chicago.

**Article 92** : L'enquête technique est effectuée par un organisme permanent spécialisé dénommé « Bureau Enquêtes-Accidents ».

Le Bureau Enquêtes-Accidents est composé d'experts et de spécialistes en matière aéronautique et d'accidents. Il doit comprendre des ingénieurs en exploitation technique des avions, en navigation aérienne, en sécurité et sûreté, des médecins spécialisés en aviation civile, de spécialistes d'enquêtes nommés par décret pris en Conseil des Ministres.





Le Bureau Enquêtes-Accidents peut être assisté, le cas échéant, pour une enquête déterminée, par la Commission d'enquête prévue à l'article 85 du présent Code.

**Article 93 :** Dans le cadre de l'enquête, le Bureau Enquêtes- Accidents et les membres de la commission d'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité, ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

**Article 94 :** Seuls les agents du Bureau Enquêtes-Accidents commissionnés à cet effet par le Ministre chargé de l'Aviation Civile, sur proposition du responsable de l'organisme permanent, peuvent exercer les attributions prévues au présent Livre pour les enquêteurs techniques.

Toutefois, des agents appartenant aux corps techniques de l'Aviation civile peuvent être désignés pour effectuer les opérations d'enquête sous le contrôle et l'autorité du Bureau Enquêtes- Accidents. Ils sont appelés enquêteurs de première information.

Un décret pris en Conseil des Ministres fixe les attributions et les conditions de nomination des enquêteurs techniques, des enquêteurs de première information et des membres de la commission d'enquête.

**Article 95 :** Les moyens dont dispose le Bureau Enquêtes Accidents sont :

- une subvention de l'Etat ;
- le produit des prestations extérieures du Bureau Enquêtes-Accidents ;
- en cas d'accidents ou d'incidents, la contribution des compagnies aériennes impliquées dans l'évènement.

**Article 96 :** Le Bureau Enquêtes-Accidents peut demander l'assistance d'organismes ou d'entités d'autres Etats pour qu'ils fournissent :

- a) les installations, équipements et appareils ;
- b) les experts spécialisés dans ce type d'enquêtes afin de leur confier des travaux déterminés.

#### **CHAPITRE V : RECHERCHES ET SAUVETAGE, DECOUVERTE D'EPAVES, DISPARITION**

**Article 97 :** Toute personne qui trouve une épave d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité administrative ou aéronautique la plus proche sans délai.

**Article 98 :** En cas de disparition sans nouvelle d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois (3) mois après la date de l'envoi des dernières nouvelles.

Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration de ce délai, être déclaré par jugement, en application des articles 87 à 89 du Code Civil.

Il appartient au Ministre chargé de l'Aviation Civile de déclarer, le cas échéant, la présomption de disparition et d'adresser au tribunal compétent les réquisitions nécessaires pour la constatation judiciaire du décès des personnes disparues.





Les ayants droits peuvent également se pourvoir, conformément à l'article 90 du Code Civil, à l'effet d'obtenir un jugement déclaratif de décès. La requête est, dans ce cas, communiquée par le ministère public au Ministre chargé de l'Aviation Civile.

**Article 99 :** L'organisation des recherches et sauvetages des aéronefs en détresse est assurée par un organisme d'assistance, conformément aux normes et pratiques recommandées dans l'annexe 12 à la Convention de Chicago à l'Aviation Civile Internationale, ainsi que des dispositions du Manuel International de Recherche et de Sauvetage Aéronautiques et Maritimes (IAMSAR, volumes I, II et III).

Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret pris en Conseil des Ministres.

## **TITRE V : DISPOSITIONS PENALES**

**Article 100 :** Sont punis d'un emprisonnement de six (06) mois à un (1) an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque aura :

1. mis ou laissé en service un aéronef qui n'a pas obtenu de certificat d'immatriculation, de certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel ;
2. mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prévues au titre I du livre 1<sup>er</sup> de la présente loi ;
3. fait ou laissé circuler un aéronef dont le certificat de navigabilité ou le laissez-passer exceptionnel n'est pas valable ;
4. fait ou laissé circuler un aéronef dans d'autres conditions que celles déterminées par le certificat de navigabilité et les documents associés ou le laissez-passer exceptionnel ;
5. fait ou laissé circuler un aéronef dans les conditions d'utilisation non conformes aux règles de sécurité édictées par la présente loi et ses textes d'application ;
6. transporté ou fait transporter par aéronef sans autorisation spéciale, des armes et munitions de guerre, des pigeons voyageurs ou des objets de correspondance compris dans le monopole de la poste.

**Article 101 :** Est puni d'un emprisonnement de six (06) mois à un (1) an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque aura :

1. conduit ou participé à la conduite d'un aéronef sans les titres, en état de validité exigés par la réglementation en vigueur ;
2. détruit ou soustrait un livre de bord ou tout document de bord imposé par la réglementation aérienne ou porté sur ce livre ou un de ces documents, des indications sciemment inexactes ;
3. conduit sciemment un aéronef ou participé à sa conduite dans les conditions prévues à l'article 100 ci-dessus ;
4. contrevenu aux dispositions relatives à l'utilisation d'aérodromes régulièrement établis ;
5. conduit un aéronef ou participé à sa conduite sous l'emprise de l'alcool, de narcotique ou de stupéfiants.

**Article 102 :** Les peines prévues aux articles 100 et 101 de la présente loi sont portées au double si les infractions prévues aux paragraphes 1, 3, et 4 de l'article 100 et au paragraphe premier de l'article 101.





ont été commises après le refus de délivrance ou le retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité ou du laissez-passer exceptionnel, des titres exigés des membres de l'équipage par les règlements en vigueur.

**Article 103 :** Est puni d'un emprisonnement de six (06) mois à un (1) an et d'une amende de deux cent mille (200.000) francs à deux millions (2.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement :

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

**Article 104 :** Le pilote qui ne se sera pas conformé aux prescriptions de l'article 55 du présent Code sera puni d'un emprisonnement de six (06) mois à un (1) an et d'une amende de un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA.

**Article 105 :** Le possesseur, le détenteur ou le pilote qui aura apposé ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées, sera puni d'un emprisonnement de deux (02) à cinq (5) ans et d'une amende de deux millions (2.000.000) à vingt millions (20.000.000) de francs CFA.

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

**Article 106 :** Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents commet une autre infraction tombant sous le coup du présent Code ou la même infraction dans un délai de cinq ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines, sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende et ces peines pourront être élevées jusqu'au double.

**Article 107 :** Sont punis d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA et peuvent être punis, en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de six (06) mois à un (1) an :

1. le commandant de bord qui n'aura pas tenu ou fait tenir un quelconque des documents prévus par le règlement relatif à l'exploitation des aéronefs en transport aérien public, ainsi que les membres de l'équipage spécialement chargés de cette tenue ;
2. le propriétaire ou le locataire inscrit au registre d'immatriculation qui aura omis de conserver un quelconque des documents de bord pendant trois (3) mois à partir de la dernière inscription ;
3. ceux qui auront contrevenu aux règlements relatifs aux conditions techniques d'emploi des aéronefs prévues à l'article 52 et 53 du présent Code ;





4. ceux qui auront contrevenu aux dispositions relatives au survol de ville ou d'agglomération.

En cas de récidive, la peine d'emprisonnement est toujours prononcée.

**Article 108 :** Sont punis d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) francs CFA et pourront être punis, en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de trois (03) à six (06) mois ceux qui auront contrevenu aux dispositions relatives aux spectacles aériens.

**Article 109 :** L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef peut être prononcée par décision judiciaire, pour une durée de trois (3) mois à trois (3) ans, contre le membre d'équipage condamné en vertu des articles 100, 104 et 105 du présent Code.

Si le membre d'équipage est condamné une seconde fois pour l'un de ces mêmes délits dans le délai prévu à l'article 106 du présent Code, l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef sera prononcée et sa durée sera portée au maximum et pourra être élevée jusqu'au double.

Les brevets, licences et certificats dont seraient porteurs les délinquants resteront déposés, pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction qui aura prononcé l'interdiction.

Les condamnés devront effectuer les dépôts de ces brevets, licences et certificats soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans les cinq (5) jours qui suivent la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi ils seront punis d'un (1) à deux (2) mois d'emprisonnement et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à deux millions (2.000.000) de francs CFA, sans préjudice des peines portées à l'article 100 du présent Code au cas où ils conduiraient ou participeraient à la conduite d'un aéronef pendant la période de l'interdiction et qui ne pourront se confondre.

**Article 110 :** Tous jets volontaires et inutiles d'objets susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface sont interdits à bord des aéronefs en évolution et seront punis d'une peine d'emprisonnement de six (06) mois à un (01) an et d'une amende d'un million cinq cent mille (1.500.000) à trois millions (3.000.000) francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, même si ce jet n'a causé aucun dommage, et sans préjudice des peines plus graves qui pourraient être encourues en cas de délit ou de crime.

**Article 111 :** En cas d'accident causé par un aéronef aux personnes à la surface, les dispositions de l'article 274 du Code Pénal, qui prévoient et répriment le délit de fuite, sont applicables, sauf le cas où il serait établi que l'arrêt de l'aéronef aurait compromis la sécurité des passagers.

**Article 112 :** Sans préjudice de peines plus graves, s'il y a lieu, est puni conformément aux dispositions de l'article 199 du Code Pénal le fait de détruire ou de détourner ou de tenter de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevés d'une hypothèque régulièrement inscrite.

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

**Article 113 :** Toutes les dispositions de lois relatives à la répression des infractions à la réglementation douanière sont applicables aux marchandises importées ou exportées par aéronef sous un régime douanier quelconque.





Tous déchargements et jets de marchandises non autorisés, autres que ceux indispensables au salut de l'aéronef, seront sanctionnés par les peines édictées par les lois de douanes sur la contrebande.

En cas d'infraction et pour garantie ou pour sûreté du paiement de l'amende encourue, l'aéronef pourra seulement faire l'objet de saisie conservatoire dont la mainlevée devra être ordonnée, s'il est fourni une caution ou versé une consignation jusqu'à concurrence de ladite amende.

**Article 114 :** Est punie des peines prévues à l'article 103 du présent Code, toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

- 1) voies de fait, intimidation ou menace, physique ou verbale, contre un membre d'équipage, si un tel acte l'empêche de s'acquitter de ses fonctions, ou rend difficile l'exercice de ses fonctions ;
- 2) refus d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant de bord, ou par un membre d'équipage au nom du commandant de bord aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef, de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord, ou de maintenir l'ordre et la discipline à bord ;
- 3) un acte de violence physique contre une personne ou un acte d'agression sexuelle ou d'agression d'enfant ;
- 4) fumer dans les toilettes ou fumer ailleurs d'une manière qui risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ;
- 5) détériorer un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;
- 6) utiliser un dispositif électronique portatif lorsque cela est interdit.

**Article 115 :** Outre les officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent Code et des règlements pris pour son application, les fonctionnaires assermentés des corps techniques de l'aviation civile, les agents de douane ainsi que les agents de l'autorité civile ou militaire habilités à cet effet et assermentés.

**Article 116 :** Le Procureur de la République, le juge d'instruction, les officiers de police judiciaire désignés à l'article 16 du Code de Procédure Pénale, les fonctionnaires assermentés des corps techniques de l'Aviation civile, les militaires et les agents de l'autorité civile ou militaire habilités à cet effet, et les agents de douanes, ont le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs, les appareils de photographie et les correspondances postales, ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radio téléphoniques qui se trouveraient à bord sans l'autorisation spéciale prévue par les articles 63 et 64 du présent Code.

Les mêmes autorités peuvent saisir les pigeons voyageurs qui se trouveront à bord d'aéronefs autorisés à les transporter, de même que les appareils destinés à l'enregistrement des images et les clichés dans le cas où ces aéronefs seraient passés au-dessus des zones interdites.

La confiscation des objets et appareils régulièrement saisis est prononcée par le tribunal.

**Article 117 :** L'aéronef dont le certificat de navigabilité et le certificat d'immatriculation ne pourront être produits, ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation, pourra être retenu, à la charge du propriétaire ou, en cas de location de l'aéronef inscrite au registre d'immatriculation, à la charge du locataire inscrit, par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent code, jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie.

**Article 118 :** Les procès-verbaux constatant les infractions prévues au présent livre et à ses textes d'application sont transmis sans délai au Procureur de la République pour engager les poursuites.





Copie des procès-verbaux est également transmise au Ministre chargé de l'Aviation Civile qui peut adresser au Ministère Public chargé des poursuites, son avis sur la gravité des faits relevés et même présenter des observations écrites devant la juridiction saisie.

## LIVRE II : AERODROMES

### TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

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

**Article 119 :** Tous les aérodromes sont soumis au contrôle technique et administratif de l'Etat. Les conditions auxquelles sont assujettis la création, la mise en service et l'utilisation d'un aérodrome et l'exercice du contrôle de l'Etat sont définies par décret pris en Conseil des Ministres.

**Article 120 :** Les travaux de création ou d'extension d'infrastructures donnent lieu à l'établissement préalable d'une étude d'impact environnemental tenant compte des normes sur l'environnement notamment celles de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

**Article 121 :** L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant ou si des raisons d'ordre public le justifient. Ces décisions font l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

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

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

**Article 122 :** Sans préjudice de l'application éventuelle des dispositions de la législation douanière et des mesures dont l'application incombe au service des douanes, les dispositions du présent Code relatives à la police des aérodromes et des installations à usage aéronautique sont applicables :

- sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;
- sur les aérodromes réservés à l'usage d'administrations d'Etat, sans préjudice de l'application, le cas échéant, de dispositions spéciales sur les aérodromes militaires ;
- sur les aérodromes à usage restreint autres que les aérodromes réservés à l'usage d'administrations d'Etat ;
- en tous lieux où il existe des installations destinées à assurer le contrôle de la circulation aérienne, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne et l'assistance météorologique, y compris les réseaux de câbles et canalisations qui les desservent ;
- sur les dépendances des aérodromes et des installations à usage aéronautique qui ne sont pas librement accessibles au public.





**Article 123 :** La protection des aérodromes et des installations aéronautiques, telle que définie à l'article précédent, est assurée, sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aérodromes et installations dépendant de la défense nationale, par :

- le Ministre chargé de la Sécurité Publique et le Ministre chargé de la Défense Nationale sur l'aéroport de Niamey ;
- le Gouverneur sur les autres aérodromes.

Un décret pris en Conseil des Ministres détermine les modalités d'application des dispositions de l'alinéa précédent ainsi que les conditions dans lesquelles un Gouverneur, ou, le cas échéant, le Ministre chargé de la Sécurité Publique et le Ministre chargé de la Défense Nationale, sont chargés des pouvoirs visés audit alinéa, lorsque l'emprise de l'aérodrome s'étend sur plusieurs régions.

**Article 124 :** Les exploitants des aérodromes assurent, suivant des normes techniques définies par l'autorité administrative compétente, le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs, ainsi que la prévention du risque aviaire. Ils participent à l'organisation des visites de sûreté dans les conditions prévues au présent Code.

Sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police mentionnés à l'article 123 ci-dessus, l'exploitant d'aérodrome assure l'exécution des services en cause. Il peut faire assurer celle-ci, en vertu d'une convention par un organisme agréé dans les conditions fixées par voie réglementaire.

### **CHAPITRE III : DISPOSITIONS SANITAIRES**

**Article 125 :** Le contrôle sanitaire aux frontières est régi sur le territoire de la République du Niger par les dispositions des règlements sanitaires pris par l'Organisation Mondiale de la Santé, des arrangements internationaux et des lois et règlements nationaux intervenus ou à intervenir en cette matière en vue de prévenir la propagation par voie aérienne des maladies transmissibles.

## **TITRE II : AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE**

### **CHAPITRE I : CREATION - CERTIFICATION**

**Article 126 :** Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités territoriales et les établissements publics, ainsi que par certaines personnes physiques ou morales de droit privé.

Les conditions de création et d'ouverture d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique sont fixées par décret pris en Conseil des Ministres.

**Article 127 :** La création d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique, lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat, est subordonnée à la conclusion d'une convention entre le Ministre chargé de l'Aviation Civile et la personne physique ou la personne morale de droit public ou de droit privé qui crée l'aérodrome.

**Article 128 :** Le signataire de la convention prévue à l'article 127 ci-dessus et le tiers exploitant agréé par l'Administration sont solidairement responsables à l'égard de l'Etat du respect des obligations contractuelles et réglementaires.





**Article 129 :** L'ouverture d'un aéroport à la circulation aérienne publique est prononcée par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile, après enquête technique de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

La fermeture d'un aéroport à la circulation aérienne publique intervient dans les mêmes formes.

**Article 130 :** Il est établi, par voie réglementaire, un règlement national relatif à la certification des aéroports conformément aux dispositions de l'Annexe 14 à la Convention de Chicago.

Ce règlement doit comprendre notamment la certification obligatoire de certains aéroports, la procédure de certification, le système de gestion de la sécurité des aéroports, l'agrément d'exploitation et l'homologation des aéroports, les fonctions et responsabilités des exploitants des aéroports, les audits de sécurité, inspections et essais, l'imposition de sanctions en cas de violation ou de non respect de toute disposition du règlement. Il fixe tout droit pour la délivrance, le renouvellement ou le transfert du certificat d'aéroport.

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile est investie des pouvoirs nécessaires pour assurer le respect du règlement national de certification des aéroports. En sa qualité d'autorité de certification, elle doit s'assurer que le titulaire d'un certificat d'aéroport est compétent pour faire en sorte que l'aéroport, l'espace aérien connexe et les procédures d'exploitation offrent la sécurité nécessaire pour l'utilisation par les avions.

Le personnel autorisé de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile doit avoir accès aux endroits où cela sera nécessaire pour procéder aux audits de sécurité, aux inspections et essais prévus par le règlement national.

## **CHAPITRE II : CONDITIONS D'EXPLOITATION ET DE GESTION DES AERODROMES**

**Article 131 :** L'Etat peut confier la construction, l'entretien, l'exploitation et la gestion des aéroports qui lui appartiennent à des personnes morales, publiques ou privées dans le cadre d'une convention de concession de service public.

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

La durée maximale de la convention lorsqu'elle inclut la construction de l'aéroport est de vingt (20) ans pour les aéroports internationaux et de trente (30) ans pour les autres aéroports.

**Article 132 :** Sous réserve des droits des concessionnaires, des autorisations d'outillage privé avec obligation de service public peuvent être accordées sur un aéroport appartenant à l'Etat en vue de créer et de gérer des installations commerciales ou industrielles intéressant le trafic aérien et l'exploitation de l'aéroport. Ces autorisations sont délivrées dans les conditions prévues pour les concessions.

**Article 133 :** L'octroi d'une concession sur un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique peut être subordonné à un engagement pris par le concessionnaire de couvrir, dans des conditions qui seront déterminées par la convention de concession, le montant d'une participation aux charges qui incombent à l'autorité concédante.





**Article 134 :** Les gestionnaires des aérodromes sont astreints à la souscription d'une police d'assurance « responsabilité civile ».

**Article 135 :** Lorsque le signataire n'exécute pas les obligations qui lui incombent du fait de la convention prévue à l'article 127 du présent Code, le Ministre chargé de l'Aviation Civile prononce, s'il y a lieu, soit la mise en régie de l'exploitation de l'aérodrome aux frais du signataire de la convention, soit la résiliation de la convention.

En cas de résiliation, un décret pris en Conseil des Ministres peut prescrire le rachat des installations de cet aérodrome aux conditions prévues par la convention.

**Article 136 :** Les collectivités publiques autres que l'Etat peuvent, sur les aérodromes qu'elles ont créés, être autorisées, par décret pris en Conseil des Ministres, à octroyer des concessions ou des autorisations d'outillage privé avec obligation de service public.

**Article 137 :** Les concessionnaires et les bénéficiaires d'autorisations sont habilités à percevoir, en rémunération des services rendus, et dans les conditions fixées au présent Livre, les redevances qui sont prévues dans leur cahier des charges.

**Article 138 :** Pour des raisons de défense nationale ou de sécurité publique, un décret peut prescrire que l'Etat est substitué temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome.

### CHAPITRE III : CLASSIFICATION

**Article 139 :** Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique font l'objet d'une classification établie en tenant compte des caractéristiques et de l'importance du trafic qu'ils doivent assurer.

Cette classification peut être étendue aux aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique lorsque les conditions d'utilisation de ces aérodromes le justifient.

**Article 140 :** Les conditions techniques et administratives de la classification, les catégories dans lesquelles sont classées les aérodromes et les effets du classement sont déterminés par décret.

**Article 141 :** Les critères de classification des aérodromes sont déterminés par décret conformément aux dispositions applicables de la Convention de Chicago.

**Article 142 :** Les caractéristiques dont il est tenu compte pour la classification des aérodromes sont essentiellement :

- la nature du trafic assuré par l'aérodrome ;
- la longueur d'étape au départ de l'aérodrome ;
- la nécessité éventuelle d'assurer normalement le service en toutes circonstances ;
- le type de l'aéronef critique.

### CHAPITRE IV : REDEVANCES

**Article 143 :** Sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers et au public donnent lieu à une rémunération sous la forme de redevances perçues au profit de la personne qui fournit le service, notamment à l'occasion des opérations suivantes :

- atterrissage et décollage des aéronefs ;





- usage des dispositifs d'assistance à la navigation aérienne ;
- usage des réseaux de télécommunications aéronautiques ;
- stationnement et abri des aéronefs ;
- usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises ;
- usage d'installations et d'outillages divers ;
- occupation de terrains et d'immeubles ;
- visite de tout ou partie des zones réservées de l'aérodrome.

**Article 144 :** Un arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile, après avis du Ministre chargé des Finances, fixe les taux de ces redevances, les modalités de leur révision, l'autorité ou l'organisme chargé de leur liquidation et de leur recouvrement et les modalités de leur perception.

Cet arrêté peut également prévoir des exonérations et des réductions occasionnelles ou permanentes et, chaque fois que de besoin, dans le respect du principe d'égalité et de réciprocité.

**Article 145 :** Les redevances sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments ou outillages qu'elles rémunèrent, et doivent être appropriées aux services rendus.

En cas de non paiement des redevances dues par l'exploitant de l'aéronef, l'exploitant de l'aérodrome est admis à requérir de l'autorité responsable de la circulation aérienne sur l'aérodrome et des forces de sécurité que l'aéronef y soit retenu jusqu'à consignation des sommes en litige.

## **CHAPITRE V : ENVIRONNEMENT DES AEROPORTS**

**Article 146 :** Il est institué un comité dénommé « Comité national de l'environnement des aéroports » dont les membres sont nommés par décret pris en Conseil des Ministres en raison de leur compétence dans les domaines économique, juridique ou technique ou de leur connaissance en matière d'environnement, de santé humaine ou de transport aérien.

**Article 147 :** Le Comité national de l'environnement des aéroports émet, à son initiative ou sur saisine du Ministre chargé de l'Aviation Civile, du Ministre chargé de l'Urbanisme ou du Ministre chargé de l'Environnement ou d'une association concernée par l'environnement sonore aéroportuaire, des recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit et notamment à la définition d'indicateurs adéquats, à l'évaluation de la gêne sonore, à la maîtrise des nuisances sonores de transport aérien et de l'activité aéroportuaire et à la limitation de leur impact sur l'environnement, en particulier par les procédures de moindre bruit pour le décollage et l'atterrissage.

Les compétences du Comité s'étendent à toutes questions relatives à l'environnement des aérodromes notamment, l'élimination ou le recyclage des déchets et la lutte contre la pollution.

**Article 148 :** Les modalités d'organisation et de fonctionnement du Comité national de l'environnement des aéroports sont déterminées par décret pris en Conseil des Ministres.

Le Comité national de l'environnement des aéroports organise et encourage la participation des populations riveraines des aérodromes à la gestion de l'environnement, à travers notamment :

- le libre accès à l'information sur la protection de la nature, sous réserve des impératifs de défense nationale et de sécurité de l'Etat ;
- les mécanismes consultatifs permettant de recueillir l'opinion et l'apport des populations.





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

### **TITRE III : AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE**

#### **CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES**

**Article 149 :** Les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique comprennent :

1. les aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'Etat et les aérodromes à usage restreint autres que les aérodromes à l'usage d'administrations de l'Etat ;
2. les aérodromes à usage privé.

**Article 150 :** Les dispositions du chapitre IV du Titre II du présent Livre, relatives aux redevances pour services rendus aux usagers sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, sont applicables de plein droit aux usagers civils des aérodromes sur lesquels, bien qu'ils ne soient pas ouverts à la circulation aérienne publique, a été autorisée une activité aérienne civile et commerciale, réserve faite des cas où la convention passée entre l'Etat et la personne qui a créé l'aérodrome prévoit des dispositions contraires.

**Article 151 :** Les dispositions du chapitre IV du Titre II du présent Livre, relatives aux redevances pour services rendus aux usagers sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont applicables de plein droit sur les aérodromes agréés à usage restreint, réserve faite des cas où la convention passée entre l'Etat et la personne qui a créé l'aérodrome prévoit des dispositions contraires.

**Article 152 :** Pour des raisons de défense nationale ou de sécurité publique, ou pour tout autre motif d'intérêt national, un décret pris en Conseil des Ministres peut prescrire qu'un aérodrome à usage restreint ou privé soit ouvert à la circulation aérienne publique.

#### **CHAPITRE II : AERODROMES A USAGE RESTREINT**

**Article 153 :** Les aérodromes dits à usage restreint sont destinés à des activités qui, tout en répondant à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux, sont limitées dans leur objet, soit réservées à certaines catégories d'aéronefs, soit exclusivement exercées par certaines personnes spécialement désignées à cet effet.

Ces activités peuvent comprendre :

1. le fonctionnement d'écoles de pilotage ou de centres d'entraînement aérien ;
2. les essais d'appareils prototypes non munis de certificat de navigabilité ;
3. la desserte des centres d'entretien et de réparation de matériel aéronautique ;
4. les opérations de travail aérien ;
5. les vols de tourisme ;
6. exceptionnellement, certains transports aériens commerciaux, dans des cas qui sont fixés par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

**Article 154 :** L'autorisation de créer un aérodrome à usage restreint est accordée par décret pris en Conseil des Ministres, qui fixe les conditions d'utilisation de l'aérodrome.





**Article 155 :** Le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut subordonner l'autorisation de créer un aérodrome à usage restreint à la conclusion d'une convention entre l'Etat et la personne qui crée l'aérodrome, dans les conditions prévues pour les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Il peut dans tous les cas imposer à l'exploitant de l'aérodrome la souscription d'un contrat d'assurance couvrant les risques liés à l'aménagement et à l'exploitation de l'aérodrome.

**Article 156 :** Les aérodromes à usage restreint doivent être pourvus de signaux au sol et d'un balisage dit « de jour » réglementaires.

Si la personne qui crée l'aérodrome veut équiper celui-ci d'aides lumineuses ou radioélectriques à la navigation aérienne ou de tous autres dispositifs de télécommunications aéronautiques, elle est tenue de prendre l'accord du Ministre chargé de l'Aviation Civile et de se conformer à la réglementation en vigueur tant pour l'installation de ces aides et dispositifs que pour leur utilisation. Les projets doivent être préalablement approuvés par le Ministre chargé de l'Aviation Civile.

**Article 157 :** La mise en service des aérodromes à usage restreint est autorisée par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile après enquête technique de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile. Cet arrêté, dit arrêté d'agrément, est publié au Journal Officiel.

En cas d'urgence, le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut décider une mise en service provisoire, qui fait l'objet d'un avis aux navigateurs aériens.

**Article 158 :** La personne qui crée l'aérodrome peut, avec l'accord du Ministre chargé de l'Aviation Civile, confier tout ou partie de l'exploitation de l'aérodrome à un tiers de son choix.

Dans ce cas, elle est avec le tiers exploitant solidairement responsable à l'égard de l'Etat des charges et obligations qu'elle a contracté en créant l'aérodrome.

**Article 159 :** Les conditions d'octroi de l'autorisation de création, de mise en service sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

### **CHAPITRE III : AERODROMES A USAGE PRIVE**

**Article 160 :** Les aérodromes à usage privé sont les aérodromes créés par une personne physique ou morale de droit privé pour son usage personnel ou celui de ses employés et invités.

**Article 161 :** L'autorisation de créer un aérodrome à usage privé est accordée par décret pris en Conseil des Ministres.

**Article 162 :** Des arrêtés du Ministre chargé de l'Aviation Civile, pris en accord avec le Ministre chargé de l'Intérieur et de la Sécurité Publique, le Ministre chargé de la Défense Nationale et le Ministre chargé des Finances, délimitent les zones à l'intérieur desquelles la création d'un aérodrome à usage privé doit être autorisée par décret pris en Conseil des Ministres.

**Article 163 :** Les aérodromes à usage privé sont soumis aux mêmes règles que celles prévues à l'article 156 ci-dessus, concernant la signalisation, le balisage et l'installation des aides à la navigation aérienne.





**Article 164 :** Il est interdit aux personnes qui ont été autorisées à créer un aérodrome à usage privé de percevoir une rémunération pour l'utilisation de leur aérodrome par les personnes qu'elles admettent à en faire usage.

**Article 165 :** Les conditions d'octroi de l'autorisation, de l'utilisation de l'aérodrome à usage privé sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

#### **TITRE IV : SERVITUDES AERONAUTIQUES ET PROTECTION DE L'EXPLOITATION**

##### **CHAPITRE I : SERVITUDES AERONAUTIQUES**

##### **SECTION I : DISPOSITIONS GENERALES**

**Article 166 :** Afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est institué des servitudes spéciales dites « servitudes aéronautiques ».

Ces servitudes comprennent :

1. des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisible au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;
2. 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.

**Article 167 :** Les dispositions du présent Chapitre sont applicables :

1. aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat ;
2. dans les conditions qui seront fixées par décret, à certains aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par des personnes physiques ou morales autres que l'Etat ainsi qu'aux aérodromes situés en territoire étranger pour lesquels des zones de dégagement doivent être établies sur le territoire nigérien ;
3. aux installations d'aide à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;
4. à certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

##### **SECTION II : SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT ET DE BALISAGE**

**Article 168 :** Les servitudes prévues à l'article 166 du présent Code assurent à la navigation aérienne, conformément à l'annexe 14 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.





Afin d'assurer les conditions de sécurité prévues à l'alinéa précédent, il est établi pour chaque aérodrome et installation visés à l'article 167 du présent Code un plan de dégagement selon des modalités fixées par décret pris en Conseil des Ministres.

**Article 169 :** Le Ministre chargé de l'Aviation Civile ou, pour les aérodromes ou itinéraires qui le concernent, le Ministre chargé de la Défense Nationale, peut prescrire le balisage de jour ou de nuit de tous les obstacles qu'il juge dangereux pour la navigation aérienne.

De même, il peut prescrire l'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne.

Il peut également prescrire la suppression ou la modification de tout dispositif visuel, autre qu'un dispositif de balisage maritime de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

**Article 170 :** Les frais résultant de la mise en œuvre des servitudes aéronautiques de dégagement, de l'installation, du fonctionnement et de l'entretien des servitudes aéronautiques de balisage sont à la charge de l'Etat, des personnes physiques ou morales, ou des organismes précisés par décret pris sur le rapport conjoint du Ministre chargé de l'Aviation Civile, du Ministre chargé de la Défense Nationale et du Ministre chargé des Finances.

**Article 171 :** Pour la réalisation des balisages visés à l'article 169 du présent Code, l'Etat dispose des droits d'appui de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures.

Ces droits peuvent être exercés par les personnes physiques ou morales, ou les organismes éventuellement chargés du balisage.

### **SECTION III : DISPOSITIONS PARTICULIERES ET TERRAINS RESERVES**

**Article 172 :** A l'extérieur des zones grevées des servitudes de dégagement en application des dispositions du présent Titre, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne, est soumis à une autorisation spéciale du Ministre chargé de l'Aviation Civile, en ce qui le concerne, du Ministre chargé de la Défense Nationale ou du Ministre chargé des Finances après avis du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Des arrêtés du Ministre chargé de l'Aviation Civile et, suivant le cas, du Ministre chargé de la Défense Nationale déterminent les installations soumises à autorisation.

Lorsque les installations en cause constituent des obstacles à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification peut être ordonnée par voie réglementaire.

**Article 173 :** Lorsque, pour les besoins du trafic aérien, l'autorité compétente décide de l'extension ou de la création d'aérodromes ou d'installations destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne, les terrains nécessaires, s'ils n'ont pas été réservés à cette fin notamment par les plans d'urbanisme approuvés, peuvent être déclarés d'utilité publique, après enquête préalable, dans les formes prévues par les dispositions applicables en matière d'expropriation.





**Article 174 :** L'occupation du domaine aéroportuaire est soumise à une autorisation préalable de l'Etat. Sans autorisation, l'occupation ou le transit sur les aires opérationnelles est passible de sanctions prévues par le présent Code.

**Article 175 :** La circulation des personnes ou des véhicules dans certaines zones du domaine aéroportuaire est autorisée par voie réglementaire.

## **CHAPITRE II : PROTECTION DES AERODROMES, DES AERONEFS AU SOL ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE**

**Article 176 :** Lorsque la sûreté des vols l'exige, les officiers de police judiciaire, assistés des agents de police, peuvent, pour les transports aériens domestiques, procéder à la visite des personnes, des bagages, du fret et de la poste.

Pour les transports aériens internationaux, ces officiers et agents peuvent, dans les mêmes conditions, procéder, en liaison avec les services des douanes, à la visite des bagages ainsi que des personnes s'appêtant à prendre place à bord d'un aéronef.

**Article 177 :** L'enlèvement d'un aéronef qui encombre, pour quelque cause que ce soit, une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou leurs dégagements doit être effectué par le propriétaire ou par l'exploitant de l'aéronef sur l'ordre qu'il reçoit du gestionnaire de l'aéroport.

**Article 178 :** Dans les cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement, le gestionnaire de l'aéroport peut prendre d'office toutes les dispositions utiles pour faire dégager les pistes, les bandes, les voies de circulation ou les aires ainsi que leurs dégagements, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef.

Les mêmes dispositions peuvent être prises par le gestionnaire de l'aéroport dans le cas où le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'animaux constituant un obstacle ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement ; dans ce cas, l'enlèvement a lieu aux frais et risques dudit gardien.

**Article 179 :** Les exploitants d'aérodrome sont tenus de se conformer aux normes en vigueur en matière de protection de l'environnement.

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

**Article 180 :** La participation des populations riveraines des aérodromes à la gestion de l'environnement est organisée et encouragée à travers :

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





## CHAPITRE III : DISPOSITIONS PENALES

### SECTION I : SERVITUDES AERONAUTIQUES

**Article 181 :** Les infractions aux dispositions réglementaires concernant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies d'une amende de 5.000.000 à 10.000.000 FCFA.

En cas de récidive, les infractions sont punies d'un emprisonnement de un (1) à trois (3) mois et d'une amende de 10.000.000 à 20.000.000 FCFA ou de l'une de ces deux (2) peines seulement.

**Article 182 :** Sur réquisitoire du ministère public agissant à la demande du ministère intéressé, le tribunal saisi de la poursuite impartit aux personnes qui contreviennent aux dispositions de l'article 166 du présent code, sous peine d'une astreinte de 20.000 à 50.000 FCFA par jour de retard, un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage.

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

Si cette régularisation n'est pas intervenue dans l'année de l'expiration du délai, le tribunal peut, sur réquisitoire du ministère public agissant dans les mêmes conditions, relever à une ou plusieurs reprises le montant de l'astreinte même au-delà du maximum prévu ci-dessus.

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

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

**Article 183 :** Les infractions mentionnées à l'article 181 du présent Code peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés par les officiers de police judiciaire, les gendarmes et les fonctionnaires de l'administration intéressée, commissionnés à cet effet et assermentés dans les conditions prévues par décret pris en Conseil des Ministres.

Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

### SECTION II : PROTECTION DES AERODROMES, DES AERONEFS AU SOL ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE

#### PARAGRAPHE I : REPRESSION DES CRIMES ET DELITS

**Article 184 :** Est puni de l'emprisonnement de trois (3) à cinq (5) ans et d'une amende de 15.000.000 à 25.000.000 FCFA ou de l'une de ces deux (2) peines seulement sans préjudice, le cas échéant, de l'application des dispositions des articles 378 à 399 du Code Pénal réprimant les destructions, dégradations et détériorations, quiconque aura volontairement :

1. détruit ou endommagé les immeubles ou installations destinés à assurer le contrôle de la circulation des aéronefs, les télécommunications aéronautiques, les aides à la navigation aérienne ou l'assistance météorologique ;





2. troublé, par quelque moyen que ce soit, le fonctionnement de ces installations ;
3. détruit ou endommagé un aéronef dans l'emprise d'un aéroport ;
4. entravé, de quelque manière que ce soit, la navigation ou la circulation des aéronefs ;
5. interrompu à l'aide d'un dispositif matériel, d'une substance ou d'une arme, le fonctionnement des services d'un aéroport si cet acte porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité à l'intérieur de cet aéroport.

Pour toutes infractions prévues au présent article, la tentative du délit est punie comme le délit lui-même.

**Article 185 :** S'il est résulté des faits énumérés à l'article 184 ci-dessus des blessures ou maladies, la peine sera celle de l'emprisonnement de dix (10) à vingt (20) ans.

S'il en est résulté la mort d'une ou plusieurs personnes, la peine sera celle de l'emprisonnement à vie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions des articles 237 à 244 du Code Pénal réprimant les atteintes volontaires à la vie.

**Article 186 :** L'attaque ou la résistance avec violence et voies de fait envers les agents, préposés à la garde ou au fonctionnement des aéroports ou installations mentionnés à l'article 122 du présent Code, dans l'exercice de leurs fonctions, est punie des peines applicables à la rébellion suivant les distinctions faites par les articles 163 à 169 du Code Pénal.

**Article 187 :** Si les actions visées dans les articles précédents ont été commises en bande, les chefs, instigateurs et provocateurs sont punis des mêmes peines que les auteurs du crime ou du délit.

**Article 188 :** Pour l'application du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'Aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, peut être poursuivie et jugée par les juridictions nigériennes, si elle se trouve au Niger, toute personne qui s'est rendue coupable, hors du territoire de la République, à l'aide d'un dispositif matériel, d'une substance ou d'une arme :

1. de l'une des infractions suivantes, si cette infraction porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité dans un aéroport affecté à l'aviation civile internationale :
  - a. crimes capitaux, violences ayant entraîné la mort, une mutilation ou une infirmité permanente ou, si la victime est mineure, une incapacité totale de travail pendant plus de huit (8) jours, tel que ces infractions sont réprimées par le code pénal, lorsque l'infraction a été commise dans un aéroport affecté à l'aviation civile internationale ;
  - b. destructions, dégradations ou détériorations réprimées par les articles 378 à 399 du Code Pénal lorsque l'infraction a été commise à l'encontre des installations d'un aéroport affecté à l'aviation civile internationale ou d'un aéronef stationné dans l'aéroport et qui n'est pas en service ;
  - c. délit prévu au quatrième point de l'article 184 du présent code, lorsque l'infraction a été commise à l'encontre des installations d'un aéroport affecté à l'aviation civile internationale ou d'un aéronef dans l'aéroport et qui n'est pas en service ;
2. de l'infraction définie au cinquième point de l'article 184 du présent Code, lorsque l'infraction a été commise à l'encontre des services d'un aéroport affecté à l'aviation civile internationale.

La tentative de ces infractions est punissable.





## PARAGRAPHE II : POLICE DE LA CONSERVATION

**Article 189 :** Lorsqu'un procès-verbal est dressé pour constater sur un aérodrome ou dans l'un des lieux visés à l'article 122 ci-dessus, 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'Agence Nationale de l'Aviation Civile ou le gestionnaire de l'aéroport, selon le cas, peuvent adresser aux contrevenants une mise en demeure pour leur enjoindre de cesser les travaux et le cas échéant, de rétablir les lieux dans leur état initial.

Si les intéressés n'obtempèrent pas, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ou l'exploitant de l'aérodrome fait exécuter d'office, et à leurs frais, les travaux nécessaires à la remise en état des lieux.

**Article 190 :** L'Agence Nationale de l'Aviation Civile et le gestionnaire de l'aéroport reçoivent copie des procès-verbaux dressés pour constater les infractions à la police de la conservation des installations et ouvrages du domaine aéronautique. Ils peuvent adresser au ministre public leur avis sur la gravité des faits relevés et présenter des observations devant la juridiction saisie des poursuites visées à l'article 189 ci-dessus.

## PARAGRAPHE III : POLICE DE L'EXPLOITATION

**Article 191 :** L'Agence Nationale de l'Aviation Civile et le gestionnaire de l'aéroport reçoivent copie des procès-verbaux constatant les infractions à la police de l'exploitation des aérodromes et des installations à usage aéronautique du domaine public. Ils peuvent adresser au ministre public leur avis sur la gravité des faits relevés et présenter des observations devant la juridiction saisie des poursuites.

**Article 192 :** En vue d'assurer la sûreté des vols, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police peuvent procéder à la visite des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones non librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances.

Les agents des douanes peuvent, dans le même but et dans les mêmes lieux, procéder au contrôle des bagages de soute, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules en régime international.

## PARAGRAPHE IV : POLICE SANITAIRE

**Article 193 :** Tout fonctionnaire ou agent public, tout commandant ou officier d'un aéronef, tout médecin qui, dans un document ou une déclaration, aura sciemment altéré ou dissimulé les faits ou aura négligé d'informer l'autorité sanitaire des faits à sa connaissance qu'il était dans l'obligation de révéler en application des dispositions visées à l'article 125 du présent Code, sera puni d'une amende de 1.500.000 à 2.500.000 FCFA ou d'une peine de un (1) à trois (3) ans d'emprisonnement, ou de l'une de ces deux peines seulement.

## PARAGRAPHE V : DISPOSITIONS COMMUNES

**Article 194 :** Sans préjudice de la compétence reconnue à d'autres fonctionnaires et aux forces de sécurité par les lois et règlements en vigueur, les infractions aux dispositions du présent Chapitre peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés par tous agents civils et militaires habilités à cet effet et assermentés.





**Article 195 :** Les procès-verbaux établis pour contravention aux dispositions du présent Chapitre sont transmis sans délai à l'autorité compétente pour engager les poursuites.

Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

**Article 196 :** Les infractions mentionnées dans le présent chapitre sont poursuivies devant les juridictions de droit commun, sous réserve de la compétence des juridictions militaires dans les cas prévus par le Code de justice militaire.

**Article 197 :** Dans le cas où les infractions aux dispositions du présent chapitre ont porté atteinte à l'intégrité du domaine public ou à sa conservation, les autorités énumérées à l'article 191 du présent Code saisissent le tribunal territorialement compétent, au besoin, en cas d'urgence, dans les conditions et suivant les procédures de droit commun.

Le tribunal dispose de tous les pouvoirs pour assurer la réparation des atteintes portées au domaine public.

Les personnes condamnées supportent les frais des mesures provisoires et urgentes que l'administration a pu être amenée à prendre pour faire cesser le trouble apporté au domaine public par les infractions constatées.

**Article 198 :** Les tribunaux de droit commun peuvent condamner à la réparation de l'atteinte portée aux aérodromes ou installations mentionnées à l'article 122 du présent Code qui ne font pas partie du domaine public, et notamment à l'enlèvement des ouvrages indûment réalisés. Les personnes condamnées supportent les frais des mesures provisoires et urgentes que l'administration a pu être amenée à prendre pour faire cesser le trouble provoqué par cette infraction.

### LIVRE III : TRANSPORTS AERIENS

#### TITRE I : ENTREPRISES DE TRANSPORT

#### CHAPITRE I: TRANSPORTEURS NIGERIENS

**Article 199 :** L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'un agrément de transporteur aérien délivré par le Ministre chargé de l'Aviation Civile et d'un permis d'exploitation aérienne délivré par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile. Le permis d'exploitation aérienne précise l'objet du transport autorisé ainsi que les zones d'activité de l'entreprise.

L'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien au départ ou à destination ou à l'intérieur de la République du Niger est soumise à autorisation préalable de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

**Article 200 :** L'autorisation visée à l'article précédent concerne les licences d'exploitation dont les conditions de délivrance, de validité, de maintien et de retrait doivent se conformer à la réglementation nationale en la matière et celle prévue dans le cadre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine.





**Article 201 :** Les entreprises autorisées au titre de l'article 199 du présent Code doivent soumettre à l'approbation préalable de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et suivant les délais qui seront fixés par celle-ci :

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

**Article 202 :** Pour la détermination de ses tarifs, l'entreprise de transport aérien doit se conformer à la réglementation nationale et régionale notamment celle de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine élaborée à cet effet.

**Article 203 :** La coordination entre les transports aériens et les transports terrestres et fluviaux est assurée par le ou les Ministres intéressés, après avis des organismes consultatifs compétents.

**Article 204 :** Les entreprises de transport aérien sont soumises à la supervision de la sécurité de l'exploitation aérienne et au contrôle technique que l'Agence Nationale de l'Aviation Civile exerce en vue d'assurer la sécurité aérienne.

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

**Article 205 :** Le contrôle de l'Etat sur les entreprises de transport aérien est exercé par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, en ce qui concerne l'application des dispositions fixées par les conventions internationales, les lois et règlements en vigueur relatifs au personnel navigant, au matériel volant, à l'exploitation technique et commerciale de ce matériel et à la réglementation administrative.

Le contrôle de l'exploitation technique porte notamment sur :

- l'application des règles de la circulation aérienne ;
- la conduite des vols ;
- les équipements et instruments de bord ;
- les équipements de survie, de secours et de sauvetage ;
- l'entretien des aéronefs ;
- les documents et livres de bord, en particulier les manuels d'exploitation ;
- les licences appropriées, la composition et les conditions d'emploi des équipages de conduite ;
- le transport des matières dangereuses.

**Article 206 :** Les entreprises de transport aérien autorisées doivent, sur la demande de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, communiquer à celle-ci tous les documents nécessaires à l'exercice de leurs activités notamment.

Les personnes chargées du contrôle ont accès sans restriction à bord des aéronefs pour l'exercice de leurs fonctions, sur présentation d'un ordre de mission ou d'une carte de service.

**Article 207 :** Les entreprises de transport aérien sont tenues d'observer les obligations prévues par la réglementation édictée dans le cadre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine, notamment les règlements relatifs à l'agrément, au permis d'exploitation du transporteur aérien et aux tarifs.





## CHAPITRE II : TRANSPORTEURS ETRANGERS

**Article 208 :** Sous réserve des règles de droit communautaire en vigueur dans l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine, les entreprises étrangères de transport aérien sont soumises aux dispositions des articles 209, 210, 211 et 212 ci-dessous.

**Article 209 :** L'ouverture et l'exploitation par des compagnies étrangères de lignes internationales de transport aérien en provenance ou à destination du Niger sont subordonnées à l'autorisation préalable de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

**Article 210 :** Les dispositions des articles 199, 202 à 207 du présent Code sont applicables aux transporteurs étrangers.

**Article 211 :** Les programmes, horaires, tarifs et données techniques de l'exploitation des entreprises étrangères de transport aérien assurant des services en provenance ou à destination du Niger, doivent être soumis à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile dans les conditions fixées par voie réglementaire.

**Article 212 :** Le transport commercial des personnes et des marchandises entre deux points situés au Niger est réservé aux transporteurs nigériens sous réserves de dérogations spéciales et temporaires.

## CHAPITRE III : DISPOSITIONS PENALES

**Article 213 :** Au cas où une entreprise de transport aérien contrevient à la législation en vigueur, notamment aux dispositions des articles 202, 205, 209 et 212 du présent Code, un arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile après avis de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile pourra prononcer, pour tout ou partie des activités exercées, la suspension ou le retrait des agréments ou autorisations accordées.

**Article 214 :** Toute entreprise de transport aérien nigérienne ou étrangère qui, sans autorisation ou en infraction aux conditions prescrites par les autorisations qui ont pu lui être délivrées, exerce au Niger une activité de transport aérien, est passible d'une amende.

Cette amende est infligée par les agents désignés par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile pour constater les infractions en matière de trafic aérien.

L'amende est proportionnelle au tonnage de l'appareil et établie sur la base de 125.000 FCFA par tonne et par transport. Le tonnage pris en compte est le poids maximum au décollage correspondant au certificat de navigabilité de l'aéronef. Toute fraction de tonne est comptée pour une tonne. En cas de refus de paiement de l'amende ou en cas de récidive, l'avion est mis sous séquestre à la demande de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

## TITRE II : CONTRATS DE TRANSPORT

### CHAPITRE I : CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

**Article 215 :** Sous réserve des dispositions du présent Chapitre, le contrat de transport aérien de marchandises est régi par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, la Convention de Montréal signée le 28 mai 1999 et de toute convention ou tout protocole la modifiant ou la complétant et applicable en République du Niger bien que le transport ne soit pas international au sens de cette Convention.





**Article 216 :** En matière de transport de marchandises, le contrat court de la prise en charge des marchandises c'est-à-dire dès leur remise par l'expéditeur ou son mandataire au transporteur ou à son mandataire jusqu'à la livraison c'est-à-dire leur remise par le transporteur ou son mandataire au destinataire ou son mandataire.

**Article 217 :** Le transporteur doit dresser un manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées. Toutefois, en ce qui concerne le trafic interne au Niger, des dérogations peuvent être accordées par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

**Article 218 :** Le contrat de transport de marchandises est constaté par une lettre de transport aérien ou un récépissé émis par le transporteur. Le récépissé doit comporter les mentions relatives en particulier à l'identification des parties, à la caractérisation des marchandises, notamment à leurs poids, quantité et qualité, au lieu d'embarquement et de débarquement.

**Article 219 :** Le transporteur aérien est responsable de tout dommage résultant d'avaries, de perte partielle ou totale, ou de retard sauf cas de force majeure, de vice propre à la marchandise ou de faute de la victime.

**Article 220 :** Si les parties ont convenu d'un délai de livraison, le transporteur reste responsable de tout retard.

Si, au contraire, aucun délai n'a été fixé et si la livraison n'a pas été faite dans un temps raisonnable, la responsabilité du transporteur ne peut être engagée que si ce retard a causé un préjudice à l'expéditeur ou au destinataire.

**Article 221 :** Le jet de marchandises indispensable au salut de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte de marchandises, sauf s'il est établi que la faute du transporteur est à l'origine de la situation dans laquelle se trouve ledit aéronef.

**Article 222 :** L'action en responsabilité est portée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du lieu d'embarquement ou de débarquement des marchandises, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège social de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu.

**Article 223 :** Toute action en responsabilité relative au contrat de transport de marchandises est prescrite si elle n'a été intentée dans un délai de deux (2) ans à compter du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination.

**Article 224 :** La responsabilité du transporteur aérien est régie par les dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ou de toute convention ou protocole la modifiant et applicable au Niger.

Toutefois, il est déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité en cas de fraude ou de faute inexcusable de sa part.

**Article 225 :** La fraude consiste pour le transporteur à dissimuler ou tenter de dissimuler les avaries, manquants ou retards ou, par tout autre moyen, à empêcher ou tenter d'empêcher le réceptionnaire de formuler ses réclamations dans les délais requis. La victime, empêchée par un cas de force majeure de formuler ses réclamations, peut toujours agir en responsabilité.

**Article 226 :** Est inexcusable, la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.





**Article 227 :** En cas de transports successifs, le dernier transporteur répond de tout dommage survenu et de toute faute commise pendant le transport sauf recours contre le transporteur responsable du dommage qui peut être appelé en garantie.

**Article 228 :** L'expéditeur et le destinataire sont responsables chacun en ce qui le concerne de leurs fautes personnelles.

## **CHAPITRE II : CONTRAT DE TRANSPORT DE PERSONNES**

**Article 229 :** Les dispositions de l'article 215 du présent Code sont applicables au transport de personnes.

**Article 230 :** Dans le transport de personnes, le contrat court de l'enregistrement avec la remise du ticket d'embarquement à la fin des formalités de débarquement, incluant la livraison des bagages accompagnés.

**Article 231 :** Le contrat de transport des passagers doit être constaté par la délivrance d'un titre de transport.

Le transporteur est tenu de remettre aux autorités compétentes un formulaire de trafic ou, à défaut, un manifeste de passagers.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux déplacements qui comportent le retour sans escale à l'aérodrome de départ.

**Article 232 :** Pour le régime de responsabilité du transporteur aérien de personnes, les articles 215 à 224 du présent Code sont applicables, ainsi que le règlement communautaire établissant les règles relatives aux compensations pour refus d'embarquement des passagers et pour annulation ou retard important d'un vol et aussi celui relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

**Article 233 :** En cas de transports successifs, chaque transporteur répond de l'exécution de ses obligations pour son propre parcours.

**Article 234 :** La personne transportée répond de ses fautes personnelles.

## **CHAPITRE III : RELATIONS ENTRE TRANSPORTEURS**

**Article 235 :** Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux transporteurs contractuels ainsi qu'aux transporteurs de fait.

Le transporteur contractuel désigne le transporteur qui a signé le contrat de transport avec l'expéditeur ou le passager.

Le transporteur de fait est celui qui, sans avoir signé le contrat de transport avec l'expéditeur ou le passager, a effectivement effectué tout ou partie du transport en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel.

**Article 236 :** À l'égard des ayants droit à la marchandise et des passagers, le transporteur de fait répond des dommages survenus pour le transport qu'il a effectué alors que le transporteur contractuel est responsable pour la totalité du transport considéré.





**Article 237** : Dans leurs relations réciproques, transporteur contractuel et transporteur de fait sont régis par les dispositions de leur contrat.

### **TITRE III : AFFRETEMENT ET LOCATION D'AERONEFS**

#### **CHAPITRE I : DISPOSITIONS COMMUNES**

##### **SECTION I : OBLIGATIONS LEGALES**

**Article 238** : Le fréteur ou le propriétaire de l'aéronef frété ou loué à un tiers reste tenu aux obligations légales et est solidairement responsable avec l'affréteur ou le locataire de leur violation.

Toutefois, si le contrat d'affrètement ou de location est inscrit au registre d'immatriculation et si l'affréteur ou le locataire remplit les conditions requises pour la propriété d'un aéronef nigérien, celui-ci est seul tenu en qualité d'exploitant des obligations légales et seul responsable en cas de violation de ces obligations.

**Article 239** : L'affrètement et la location d'aéronefs sont soumis à la réglementation nationale en la matière et aux obligations légales édictées dans le cadre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine, notamment celles relatives à l'agrément du transporteur aérien.

**Article 240** : Lorsqu'ils effectuent des opérations de transport avec l'appareil affrété ou loué, l'affréteur et le locataire sont soumis alors aux règles relatives au contrat de transport dans leurs rapports avec les passagers ou expéditeurs de marchandises.

Toutefois, dans leurs relations avec le fréteur ou le bailleur, ils sont régis par leur contrat.

**Article 241** : Lorsque l'affréteur ou le locataire n'a pas la même nationalité que le fréteur ou le bailleur, le transfert de certaines fonctions ou obligations se fait conformément aux dispositions de l'article 83 bis de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

##### **SECTION II : SANCTIONS PENALES**

**Article 242** : Les dispositions prévues aux articles 213 et 215 du présent Code sont applicables en matière d'affrètement et de location d'aéronefs.

#### **CHAPITRE II : DISPOSITIONS PARTICULIERES**

##### **SECTION I : AFFRETEMENT D'AERONEFS**

**Article 243** : L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle une personne appelée fréteur met à la disposition d'une autre personne appelée affréteur un aéronef avec équipage moyennant rémunération.

**Article 244** : En cas d'affrètement pour une durée déterminée, les membres de l'équipage restent, sauf convention contraire, les préposés du fréteur.

L'affrètement peut également se faire sous forme de crédit-bail.





## SECTION II : LOCATION D'AERONEFS

**Article 245 :** La location d'un aéronef est l'opération par laquelle une personne appelée bailleur met à la disposition d'une autre personne appelée preneur ou locataire, un aéronef sans équipage moyennant rémunération.

**Article 246 :** Tout contrat de location d'un aéronef d'une durée égale ou supérieure à trois (3) mois doit être obligatoirement inscrit au registre d'immatriculation.

## TITRE IV : TRAVAIL AERIEN ET ASSISTANCE EN ESCALE

### CHAPITRE I : TRAVAIL AERIEN

**Article 247 :** Sont réputés services de travail aérien, tous vols exécutés pour autrui et ayant notamment pour objet :

1. la prise de vues aériennes photographiques ou cinématographiques ;
2. les relevés aéro-topographiques ;
3. le jet d'objets ou de matières pour des fins agricoles ou d'hygiène publique, toutes formes de réclames, publicités ou propagande (panneaux remorqués, écritures célestes, hauts parleurs à bord), des fins éducatives ou scientifiques (exploitation du sol ou du sous-sol, vols d'acridiens ou d'oiseaux migrateurs, l'enseignement de vols dans les écoles d'aviation dûment autorisées) ;
4. le transport de personnes comme baptême de l'air au cours de manifestations publiques d'aviation.

La réglementation, la qualification des équipages et les conditions d'exploitation du travail aérien sont fixées par voie réglementaire.

**Article 248 :** Les services de travail aérien ne peuvent être assurés que par des entreprises dûment autorisées par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Est réputée entreprise de travail aérien, toute personne physique ou morale qui effectue, à l'aide d'aéronefs, pour autrui et contre rémunération divers travaux tels qu'énumérés à l'article 247 ci-dessus.

### CHAPITRE II : ASSISTANCE EN ESCALE

#### SECTION I : DISPOSITIONS GENERALES

**Article 249 :** Les services d'assistance en escale régis par le présent Chapitre sont les services rendus à un transporteur aérien sur un aéroport ouvert au trafic commercial figurant dans la liste annexée à la Directive communautaire relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine.

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





L'auto-assistance en escale est autorisée dans les conditions fixées par voie réglementaire.

**Article 250 :** L'Etat peut décider de limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir des services relevant d'une ou de plusieurs catégories de service d'assistance en escale.

**Article 251 :** L'Etat peut confier soit au gestionnaire de l'aérodrome, soit à une autre entité, la gestion des infrastructures servant à la fourniture des services d'assistance en escale dont la complexité, les conditions techniques d'exploitation, le coût ou l'impact sur l'environnement ne permettent pas, sur cet aérodrome, la division ou la duplication tels que les systèmes de tri de bagages, d'épuration des eaux ou de distribution de carburant.

Cependant, l'Etat bénéficie d'office des services de l'assistance en escale toutes les fois qu'il fait la demande pour les vols officiels.

Il peut rendre obligatoire l'usage des infrastructures considérées pour les prestataires de services et pour les transporteurs aériens.

La liste des infrastructures entrant dans le champ d'application du présent article est définie par voie réglementaire.

**Article 252 :** Le prestataire de services qui fournit des services d'assistance en escale doit opérer une stricte séparation comptable selon les pratiques commerciales en vigueur, entre les activités liées à la fourniture de ces services et ses autres activités. Le Ministre chargé de l'Aviation Civile fait contrôler par un vérificateur indépendant la réalité de cette séparation comptable.

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile vérifie l'absence de flux financier entre l'activité en escale et les autres activités du prestataire.

**Article 253 :** Un Comité des usagers est créé sur tout aéroport international. Ce comité est composé des représentants des usagers des services d'assistance en escale, c'est à dire de toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, au départ ou à destination de l'aéroport concerné ou des organisations représentatives de ces usagers.

Tout usager a le droit de faire partie de ce comité ou, à son choix, d'y être représenté par une organisation reconnue par l'Etat qu'il charge de cette mission.

Le Comité des usagers a un rôle consultatif et formule des avis sur les questions relatives à l'organisation, aux tarifs et au fonctionnement de l'assistance en escale.

La composition, le rôle et les modalités de fonctionnement des comités des usagers sont fixés par voie réglementaire.

## **SECTION II : CONDITIONS D'EXERCICE**

**Article 254 :** L'activité d'un prestataire de services d'assistance en escale est subordonnée à la conclusion d'une convention de service public entre l'Etat et le prestataire de services. La convention vaut agrément au sens de la Directive communautaire relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine.





La convention doit contenir notamment les catégories de services d'assistance en escale accordées au prestataire, le mode de calcul de sa rémunération, le montant des redevances à verser à l'Etat, les cas de résiliation, la durée de l'agrément qui ne peut excéder cinq (5) ans.

L'agrément est renouvelable.

**Article 255 :** L'agrément ne peut être accordé qu'à une personne morale ayant son siège social au Niger dont plus de la moitié du capital est détenu par les personnes physiques ou morales nigériennes.

Toute modification par rapport à la situation prévalant au jour de la délivrance de l'agrément des conditions de contrôle par ses actionnaires, de son capital social, doit être approuvée par l'Etat. Le non respect de cette obligation rend la modification intervenue inopposable à l'Etat et entraîne des sanctions, notamment la résiliation de la convention.

**Article 256 :** Le prestataire de service en escale est choisi après un appel d'offres.

Les critères d'octroi de l'agrément doivent se référer à la situation financière saine, à la capacité technique et à une couverture d'assurance suffisante, à la sûreté et à la sécurité des installations, des aéronefs, des équipements et des personnes ainsi qu'à la protection de l'environnement et au respect de la législation sociale.

## LIVRE IV : PERSONNEL AERONAUTIQUE

### TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

#### CHAPITRE I : TITRES ET MEDECINE AERONAUTIQUE

##### SECTION I : BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS

**Article 257 :** Les titres désignés sous le nom de « brevet » sanctionnent un ensemble de connaissances générales théoriques et pratiques. Ils sont délivrés après examen et sont définitivement acquis à leurs titulaires.

Les titres désignés sous le nom de « licence » sanctionnent l'aptitude et le droit, pour les titulaires des brevets, de remplir les fonctions correspondantes sous réserve des qualifications prévues à l'article 258 du présent Code. Les licences ne sont valables que pour une période limitée ; elles sont renouvelables pour vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.

La liste des brevets et licences, les conditions requises pour leur obtention, le régime, les programmes et règlements des examens y afférents, ainsi que les modalités d'exemption sont fixés par voie réglementaire.

Les candidats détenteurs de certains titres nigériens ou étrangers sanctionnant des connaissances au moins égales à celles qui seront exigées pour ces épreuves, peuvent bénéficier de l'exemption de certaines épreuves théoriques pour l'obtention des brevets.

Les épreuves pratiques sont obligatoires.





Il pourra être reconnu à une licence ou à une qualification délivrée par un Etat étranger la même valeur que l'une des licences ou qualifications délivrée par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, pour une période déterminée qui ne pourra, en aucun cas, dépasser sa propre période de validité.

Les brevets délivrés par les autorités aéronautiques d'un Etat étranger pourront être reconnus par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile s'ils sanctionnent des connaissances et une expérience au moins égale à celles exigées par les dispositions de l'Annexe 1 à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Sous cette réserve, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile peut délivrer aux titulaires de licences et qualifications étrangères, des licences et qualifications dans des conditions déterminées par la réglementation en vigueur.

Les personnes étrangères peuvent être autorisées à exercer, temporairement, les activités réservées par l'article précédent au membre d'équipage professionnel de l'aéronautique civile. Cette autorisation fait l'objet, dans chaque cas particulier, d'une décision prise dans le cadre des lois et règlements relatifs au contrôle du séjour et de l'emploi.

**Article 258 :** Toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doit être pourvue d'un brevet, d'une licence et d'une qualification en cours de validité.

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

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

**Article 259 :** Tout titulaire d'une licence doit être détenteur d'un carnet de vol dont le modèle est fixé par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile et sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols.

Ce carnet doit être communiqué aux services de contrôle et à l'autorité compétente sur leur demande, notamment au moment de la délivrance, du renouvellement ou de la validation de la licence ou au moment de la délivrance de qualifications aéronautiques.

**Article 260 :** La délivrance des titres et qualifications aéronautiques ainsi que la fourniture des divers imprimés et services donnent lieu au versement de redevances dont les modalités d'établissement et de recouvrement ainsi que le montant sont fixés par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile, après avis du Ministre chargé des Finances.

## **SECTION II : MEDECINE AERONAUTIQUE**

**Article 261 :** Le personnel professionnel ou privé de l'aéronautique civile dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence doit justifier de son aptitude par le certificat médical d'aptitude physique et mentale délivré par un centre médical ou par un médecin, agréé ou reconnu par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.





**Article 262 :** La validité d'une licence ne peut excéder celle des qualifications aéronautiques et/ou du certificat d'aptitude physique et mental correspondant, sauf dérogation éventuelle prévue par les textes réglementaires.

**Article 263 :** Les conditions d'agrément d'un médecin ou d'un centre d'expertise médicale du personnel professionnel dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence sont fixées par voie réglementaire.

La liste des médecins examinateurs et centres d'expertises agréés doit être diffusée par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

## **CHAPITRE II : DISCIPLINE**

### **SECTION I : CONSEIL DE DISCIPLINE**

**Article 264 :** Un Conseil de Discipline de l'aéronautique civile des personnels navigants de l'aéronautique civile est chargé de proposer au Ministre chargé de l'Aviation civile l'application des sanctions prévues à l'article 266 du présent Code à l'égard des membres du personnel de l'aéronautique civile reconnus coupables d'infractions au présent code, aux textes subséquents et aux règlements d'application pris en la matière.

**Article 265 :** Le Conseil de Discipline de l'aéronautique civile des personnels de l'aéronautique civile est divisé en trois sections :

- personnel navigant professionnel ;
- personnel navigant non professionnel ;
- autres personnels aéronautiques.

La composition, le fonctionnement et la compétence du Conseil de Discipline sont fixés par voie réglementaire.

**Article 266 :** Les sanctions disciplinaires relevant de la compétence du Conseil de Discipline de l'aéronautique civile sont :

- l'avertissement ;
- le blâme ;
- le retrait temporaire avec ou sans sursis d'un ou plusieurs certificats ou licences ;
- le retrait définitif d'un ou plusieurs certificats ou licences ;
- la radiation du registre prévu à l'article 275 du présent Code.

### **SECTION II : PROCEDURE PREALABLE A LA SANCTION**

**Article 267 :** En cas de présomption de responsabilité du personnel visé à l'article 265 ci-dessus, et en attendant les conclusions du Conseil de Discipline, le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui, en aucun cas, n'excédera deux (2) mois.

L'intéressé, s'il est membre du personnel navigant professionnel, bénéficie pendant la durée de la suspension, de son salaire minimum mensuel garanti.

**Article 268 :** L'intéressé peut récuser les membres du Conseil dans les conditions prévues pour les juges par le Code de Procédure Pénale. Il peut également se faire assister par un conseil de son choix.





**Article 269 :** Le Ministre chargé de l'Aviation Civile fait procéder à toutes les investigations et enquêtes en vue de rechercher et de constater les causes des accidents ou incidents.

**Article 270 :** La Commission d'enquête prévue à l'article 85 du présent Code, entend obligatoirement les représentants des entreprises intéressées ainsi que le personnel mis en cause ou ses représentants.

Les rapports d'enquête sont adressés au procureur de la République et, sur décision du Ministre chargé de l'Aviation Civile, aux Etats étrangers ayant participé à l'enquête, aux départements ministériels, aux compagnies exploitantes, aux aéro-clubs et aux propriétaires de l'aéronef intéressés à l'accident.

**Article 271 :** Quand la Commission d'enquête conclut à une faute professionnelle, un double du dossier est adressé directement au Conseil de Discipline du personnel de l'aéronautique civile.

## **TITRE II : PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL**

**Article 272 :** La qualité de navigant professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant de façon habituelle et principale, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération :

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

**Article 273 :** Les personnes qui n'ont pas la nationalité nigérienne peuvent être autorisées à exercer temporairement les activités réservées par l'article 272 ci-dessus au personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

Cette autorisation fait l'objet, dans chaque cas particulier, d'une décision du Ministre chargé de l'Aviation Civile prise conformément aux lois et règlements relatifs au contrôle du séjour et de l'emploi.

### **CHAPITRE I : CATEGORIES**

#### **SECTION I : DIFFERENTES CATEGORIES**

**Article 274 :** Le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile appartient à l'une ou plusieurs des trois (3) catégories suivantes :

- essais et réceptions ;
- transport aérien ;
- travail aérien.





## SECTION II : REGISTRE D'INSCRIPTION

**Article 275 :** La classification du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est établie par voie réglementaire.

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

Toutefois, le personnel navigant membre d'équipage cabine recruté pour une durée inférieure à six (6) mois n'est pas inscrit sur le registre. Ledit registre est tenu par l'Agence Nationale de l'aviation civile.

**Article 276 :** Pour être inscrit sur un des registres, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

1. être de nationalité nigérienne ;
2. être titulaire d'un brevet ainsi que, suivant le cas, d'une licence en état de validité correspondant au registre considéré ;
3. n'avoir encouru aucune condamnation à l'emprisonnement ou à une peine plus grave, soit pour crime soit pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

**Article 277 :** Sont fixées par décret pris en Conseil des Ministres :

- a. les règles applicables à l'établissement et à la tenue de ces registres ;
- b. les conditions dans lesquelles les modifications d'inscription, le refus d'inscription, la suspension, la radiation et la réinscription peuvent être prononcés, ainsi que les conditions dans lesquelles les intéressés devront justifier de leur inscription au registre.

**Article 278 :** A titre exceptionnel, l'inscription sur les registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile des personnes n'ayant pas la nationalité nigérienne peut, dans chaque cas particulier, être autorisée par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation civile, après avis du Ministre chargé du Travail.

## CHAPITRE II : EQUIPAGE ET COMMANDANT DE BORD

### SECTION I : EQUIPAGE

**Article 279 :** L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous l'autorité d'un commandant de bord.

**Article 280 :** La composition de l'équipage est déterminée d'après le type de l'aéronef, les caractéristiques et la durée du voyage à effectuer ainsi que la nature des opérations auxquelles l'aéronef est affecté.

Cet équipage est déterminé en conformité avec les règlements en vigueur par l'exploitant. La liste nominative de l'équipage est dressée avant chaque vol conformément aux règlements en vigueur.

### SECTION II : COMMANDANT DE BORD

**Article 281 :** Les fonctions de commandant de bord sont exercées par un pilote. Le commandant de bord figure en premier sur la liste de l'équipage.





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

**Article 282 :** Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission. Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef.

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

**Article 283 :** Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef.

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

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

**Article 284 :** Le commandant de bord est consignataire de l'appareil et responsable du chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit, sans mandat spécial :

1. d'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;
2. de faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ;
3. de prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;
4. d'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et de le congédier ;
5. d'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées aux paragraphes précédents.

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

### **CHAPITRE III : CONDITIONS DE TRAVAIL**

**Article 285 :** Les dispositions du Code du Travail sont applicables au personnel navigant professionnel sous réserve des dispositions du présent Chapitre et de celles qui seront déterminées par voie réglementaire.

#### **SECTION I : CONTRAT DE TRAVAIL**

**Article 286 :** L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit.





Ce contrat précise, en particulier :

1. le salaire minimum mensuel garanti ;
2. l'indemnité de licenciement qui sera allouée, sauf en cas de faute grave, au personnel licencié ;
3. les conditions dans lesquelles le contrat est résilié en cas de maladie, d'invalidité ou de disparition ;
4. le lieu de destination finale et le moment à partir duquel la mission est réputée accomplie si le contrat est conclu pour une mission déterminée ;
5. le délai de préavis à observer en cas de résiliation du contrat par l'une ou l'autre des parties. Pendant le délai de préavis, le travail aérien mensuel demandé aux navigants doit rester égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux membres du personnel navigant de l'entreprise considérée ;
6. les conditions d'expatriation du personnel navigant s'il y a lieu.
7. la souscription d'une police d'assurance risques professionnels pour les personnels navigants.

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

**Article 287 :** Le contrat de travail à durée déterminée et dont le terme survient au cours d'une mission est prorogé jusqu'à l'achèvement de la mission.

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

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

**Article 288 :** La durée du travail du personnel navigant professionnel est fixée par voie réglementaire, conformément aux dispositions de la Convention relative à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Aux fins de prévenir la fatigue des équipages affectés à la conduite et aux services complémentaires à bord des aéronefs et partant des accidents qui peuvent en résulter, cette réglementation doit comprendre des dispositions sur les temps de travail et de repos, la longueur des trajets et le nombre d'étapes des vols et le travail aérien sur différents types et catégories d'aéronefs, ainsi que des dispositions pénales pour sanctionner toute infraction à ces dispositions tant au niveau des navigants que de l'employeur.

**Article 289 :** L'interruption de la mission décidée par le commandant de bord pour un motif de sécurité ne constitue pas un cas de rupture de contrat de travail.

Tous les frais résultant de cette interruption sont supportés par l'exploitant.





**Article 290 :** En cas d'internement, de détention ou de captivité d'un membre de l'équipage à l'occasion du service et qui ne serait pas manifestement la conséquence d'un délit de droit commun, le contrat de travail est prorogé de plein droit jusqu'à la fin de l'internement, de la détention ou de la captivité.

Sauf convention contraire, l'exploitant verse mensuellement aux ayants-droit ou, à défaut, à la personne désignée par l'intéressé, les trois-cinquièmes (3/5<sup>e</sup>) du salaire global mensuel moyen des douze (12) mois précédents.

**Article 291 :** Aucun membre du personnel navigant de l'aéronautique civile n'est tenu de remplir des fonctions autres que celles qui ont été spécifiées dans son contrat de travail, sauf en vol, sur l'ordre du commandant de bord.

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

**Article 292 :** Outre les biens qui, aux termes de la législation applicable en matière de procédure civile ou des lois spéciales, ne peuvent faire l'objet de saisies ou de mises en gage, ne peuvent être ni saisis, ni mis en gage, pour quelque cause que ce soit l'équipement, les instruments et autres objets appartenant aux membres du personnel navigant et affectés à l'exercice de leur profession.

Les sommes dues aux intéressés pour frais médicaux ou pharmaceutiques, frais de logement et de subsistance et frais de rapatriement au lieu d'engagement sont incessibles et insaisissables.

## **SECTION II : MALADIES PROFESSIONNELLES**

**Article 293 :** En cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies non imputables au service d'un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en cours d'exécution du contrat, l'exploitant est tenu de lui assurer jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à décision du médecin ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite :

- son salaire mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité, et pendant les trois (3) mois suivants ;
- la moitié de ce salaire pendant les trois (3) mois suivants cette première période.

En cas d'incapacité de travail résultant d'un accident de travail ou d'une maladie imputable au service d'un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en cours d'exécution du contrat, l'intéressé a droit à percevoir :

- son salaire global mensuel pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité, et pendant les trois mois suivants ;
- le salaire minimum garanti pendant les trois mois suivant cette première période, jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à décision du conseil médical ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite.

Les entreprises de transport aérien sont tenues de prendre toutes les dispositions permettant de réserver certains emplois aux membres du personnel navigant atteints, avant l'âge fixé pour la retraite, d'une incapacité résultant de leurs services et les rendant inaptes au travail en vol.





## CHAPITRE IV : DISPOSITIONS PENALES

**Article 294 :** Est punie d'un emprisonnement de deux (2) mois à un (1) an ou d'une amende de 2.000.000 à 12.000.000 FCFA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura exercé un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en infraction aux dispositions du présent Code.

Est puni de la même peine, le responsable de toute entreprise qui aura confié un de ces emplois à une personne ne remplissant pas les conditions exigées par le présent Code.

### TITRE III : PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL, PERSONNEL AERONAUTIQUE NON NAVIGANT ET PERSONNEL D'AVIATION CIVILE

#### CHAPITRE I : PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL

**Article 295 :** La qualité de navigant non professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes s'adonnant à titre gratuit et occasionnel aux activités liées à la navigation aérienne quelles qu'en soient les raisons.

**Article 296 :** Le personnel navigant non professionnel doit être muni des titres requis pour la navigation.

La délivrance des titres au navigant non professionnel donne lieu au versement de redevances dont les modalités d'établissement et de perception ainsi que le montant sont fixés par voie réglementaire.

Les conditions de délivrance de ces titres sont également fixées par voie réglementaire.

#### CHAPITRE II : PERSONNEL AERONAUTIQUE NON NAVIGANT

**Article 297 :** Conformément aux dispositions internationales en vigueur, l'exercice des emplois ci-après est subordonné à la détention d'une licence assortie de qualification :

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

#### CHAPITRE III : PERSONNEL D'AVIATION CIVILE

**Article 298 :** Le Personnel d'Aviation Civile est constitué de l'ensemble des personnes spécialisées en matière d'aviation civile, titulaires de diplômes d'universités ou d'écoles spécialisées reconnus par l'Etat. Ces personnels comprennent notamment les ingénieurs et les techniciens des différentes spécialités aéronautiques, les juristes et économistes en transport aérien, les médecins de spécialité aéronautique.

**Article 299 :** Il est créé par le présent Code, un corps du personnel d'aviation civile dont les modalités de classement statutaire, d'organisation et de fonctionnement sont fixées par décret pris en Conseil des Ministres.





## TITRE IV : LA FORMATION AERONAUTIQUE

### CHAPITRE I : GENERALITES

**Article 300 :** La formation aéronautique doit être assurée dans les organismes de formation agréés ou reconnus par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Le Ministre chargé de l'Aviation Civile est responsable des questions concernant :

- l'accès aux métiers de l'Aviation Civile ;
- La promotion et l'instruction aéronautique de la jeunesse ;
- la formation, l'entraînement et le perfectionnement au pilotage du personnel navigant non professionnel ;
- l'aviation générale et le vol sans moteur.

Il est en outre compétent pour exercer les pouvoirs de tutelle sur les organismes privés dont l'activité intéresse l'aviation légère et sportive.

### CHAPITRE II : AEROCLUBS

**Article 301 :** Les aéroclubs sont des associations de sport aérien. Elles se créent et fonctionnent conformément à la législation nationale en vigueur.

Le fonctionnement des aéro-clubs est soumis à l'approbation préalable du Ministre chargé de l'Aviation Civile dans les conditions fixées par arrêté.

Les aéro-clubs doivent dispenser leurs différentes formations conformément à la réglementation en vigueur.

### CHAPITRE III : AIDE AUX JEUNES

**Article 302 :** Une subvention dont le montant est fixé par la loi de finances est affectée au bénéfice des jeunes gens des deux sexes de nationalité nigérienne, âgés de moins de vingt-cinq (25) ans, pour faciliter leur formation aéronautique dans les aéro-clubs.

Cette subvention se traduit par l'octroi de bourses. Les aéro-clubs sont responsables de la justification rigoureuse de l'utilisation de ces bourses.

## LIVRE V : SECURITE ET SURETE DE L'AVIATION CIVILE

### TITRE I : SECURITE

**Article 303 :** L'Etat détermine le niveau de sécurité acceptable et les objectifs de sécurité dans l'espace aérien et sur les aérodromes.

**Article 304 :** L'Agence Nationale de l'Aviation Civile est chargée de mener les inspections des installations et infrastructures, des aérodromes, des services de navigation aérienne, des aéronefs, des centres de maintenance et des centres de formation aéronautique, afin de veiller au maintien de la sécurité de l'exploitation, conformément aux dispositions de la Convention de relative à l'Aviation Civile Internationale.





Elle s'assure, entre autres, de :

- la compétence des personnels techniques (membres d'équipage et personnels au sol) ;
- la maintenance et l'entretien adéquats des équipements au sol et du matériel volant ;
- la disponibilité et la mise à jour de la réglementation technique de chaque exploitant ou opérateur ainsi que prestataires de service.

**Article 305 :** L'Agence Nationale de l'Aviation Civile dispose des installations et du personnel nécessaires aux inspections réglementaires pour l'exécution de sa fonction de supervision de la sécurité.

Les fonctions d'inspection sont assurées dans les domaines suivants :

- la navigabilité ;
- les opérations aériennes ;
- les aérodromes ;
- les services de navigation aérienne ;
- la délivrance et le renouvellement des licences du personnel.

Les critères de désignation, les missions, les qualifications requises, les délégations et la responsabilité du personnel chargé des inspections, sont fixés par décret pris en Conseil des Ministres conformément aux exigences de l'OACI.

**Article 306 :** L'Agence Nationale de l'Aviation Civile met en place un Programme National de Sécurité de l'aviation civile (PNS).

Ce programme fixe le cadre réglementaire pour la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) par les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance, les fournisseurs de service de la circulation aérienne, les prestataires de service en escale, les gestionnaires d'aérodromes et les sociétés d'avitaillement en carburant conformément aux dispositions de la Convention de Chicago.

## TITRE II : SURETE

### CHAPITRE I : SURETE DE L'AVIATION CIVILE

**Article 307 :** La sûreté de l'aviation civile est une prérogative exclusive de l'Etat.

Cependant, certains aspects opérationnels de la sûreté peuvent être délégués. Les modalités de cette délégation sont fixées par voie réglementaire.

**Article 308 :** L'Agence Nationale de l'Aviation Civile édicte des principes et règlements en vue d'imposer l'application de pratiques, de méthodes et de procédures nécessaires pour protéger les personnes et les biens se trouvant à bord de l'aéronef ou les personnes exerçant dans le domaine du transport aérien commercial contre les actes d'intervention illicite.

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile impose, des procédures uniformes sur l'ensemble de ces aéroports pour l'inspection, le filtrage et la fouille des personnes et des biens afin d'assurer leur sécurité.

**Article 309 :** L'Etat met en place une structure chargée de la mise en application des pratiques et procédures dont l'ensemble assure la sûreté de l'aviation civile nécessaire à l'exploitation des aéronefs.





dans les conditions normales et permet de réagir rapidement pour faire face à toute intensification des menaces contre la sûreté de l'aviation civile.

**Article 310 :** Un Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile est adopté par décret pris en Conseil des Ministres pour garantir l'application des normes contenues dans l'annexe 17 à la Convention de Chicago relative à l'Aviation Civile internationale et dans la Réglementation communautaire relative à la sûreté de l'Aviation Civile au sein des Etats membre de l'UEMOA.

**Article 311 :** L'Agence Nationale de l'Aviation Civile est chargée d'élaborer, de mettre en oeuvre et de contrôler la réalisation du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.

Ce programme comprend des mesures, procédures et moyens de sûreté des compagnies aériennes, gestionnaires d'aéroports et autres organismes concernés.

**Article 312 :** L'Agence Nationale de l'Aviation Civile dispose des moyens financiers, matériels, humains et de l'autonomie nécessaires à la réalisation des objectifs définis dans son Programme National de Sûreté.

**Article 313 :** Les services de la Police, de la Gendarmerie et de la Douane concourent à la sûreté de l'aviation civile dans les conditions fixées par la législation nationale.

Les officiers et agents de police judiciaire affectés à l'aviation civile peuvent procéder au contrôle des personnes, des bagages, des marchandises, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones et dépendances aéroportuaires d'accès limité ou réservé.

Les agents des douanes peuvent, dans les mêmes conditions, procéder à la visite des bagages de soute, des marchandises, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules en régime international.

**Article 314 :** L'Agence Nationale de l'Aviation civile édicte des réglementations imposant le filtrage des personnes et des biens devant être transportés dans la cabine, des aéronefs destinés au transport aérien commercial, par des procédures ou des équipements de détection d'armes à feu, d'engins explosifs ou de produits dangereux utilisés ou gérés par des employés ou des agents du transporteur aérien avant d'être mis à bord de l'aéronef en vue de leur transport.

Il est dressé une liste nominative des passagers embarqués dont le duplicata doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué sur leur demande aux autorités chargées de la police de la circulation.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux déplacements qui comportent le retour sans escale à l'aérodrome de départ.

**Article 315 :** Les gestionnaires et exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs fournissant des services au départ et arrivée de ces aéroports, les sociétés d'assistance et tous les prestataires de services mettent en oeuvre et maintiennent des programmes de sûreté respectifs répondant aux exigences du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.

La définition et la répartition des tâches ainsi que la coordination des activités entre les ministères, services et autres organismes de l'État, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs et les autres entités concernées par ou chargées de la mise en oeuvre des divers aspects du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile sont fixées par décret pris en Conseil des Ministres.

**Article 316 :** Les transporteurs aériens doivent recourir aux services du personnel qualifié pour





l'expédition des marchandises et des colis postaux en vue de leur transport par air, ou mettre en œuvre des procédures spécifiques incluant des visites de sûreté pratiquées par des entreprises agréées dans les conditions prévues par les règlements en vigueur.

Les entreprises ou organismes qui mettent en place des procédures appropriées de sûreté en vue du transport des marchandises et des colis postaux expédiés pour leur compte ou celui d'un tiers doivent être agréés par l'Agence Nationale de l'Aviation civile.

**Article 317 :** L'État évalue constamment le niveau de la menace contre les opérations d'aviation civile à l'intérieur de son territoire et ajuste en conséquence les éléments pertinents de son Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile élabore et met en œuvre un Programme National de Contrôle de la Qualité afin de s'assurer de l'efficacité de son Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile détermine les spécifications du Programme National de Contrôle de la Qualité de la sûreté de l'aviation civile mis en œuvre par l'Etat, pour recenser les besoins de sûreté et pour procéder à des inspections de la mise en œuvre et du test des contrôles de sûreté afin de s'assurer de l'efficacité de son Programme National de Sûreté de l'aviation civile.

**Article 318 :** L'Agence Nationale de l'Aviation Civile élabore et met en œuvre un Programme National de Formation à la sûreté de l'aviation civile.

**Article 319 :** Il est mis en place un Comité National de Sûreté chargé de coordonner les activités de sûreté entre les ministères, les services et autres organismes de l'Etat, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs et les autres entités concernées par / ou chargées de la mise en œuvre des divers aspects du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.

La composition du Comité National de Sûreté est déterminée par voie réglementaire.

**Article 320 :** Il est mis en place dans chaque aéroport un plan d'urgences, un centre des opérations d'urgence et des moyens nécessaires qui sont testés par des exercices de sûreté périodiques, une Equipe de Gestion de Crise et un Comité de Sûreté des aéroports pour gérer tout acte d'intervention illicite contre l'aviation civile.

**Article 321 :** Il est assuré la présence dans tous les aéroports, de personnels formés adéquatement et pouvant être déployés pour intervenir dans les cas, soupçonnés ou réels, d'intervention illicite contre l'aviation civile.

**Article 322 :** Sans préjudice du droit d'accès du public aux documents relatifs à l'aviation civile, sont strictement confidentiels :

- les mesures et les spécifications contenues dans le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile ;
- les rapports d'inspection et les informations sensibles, lorsqu'elles se rapportent à d'autres Etats en matière de sûreté.

**Article 323 :** L'Etat accorde aux Etats tiers assistance et appui dans le maintien d'un niveau approprié de sûreté de l'aviation civile notamment en partageant, dans la mesure du possible, avec ceux-ci les renseignements sur les menaces contre les intérêts de ces Etats en matière de sûreté de l'aviation civile.





**Article 324 :** L'Etat échange avec des Etats tiers des renseignements concernant leurs programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile et leurs programmes de formation selon les besoins.

**Article 325 :** Il est mis en place des procédures appropriées de protection et de traitement des renseignements sensibles relatifs à la sûreté communiqués par d'autres Etats ou des renseignements sensibles relatifs à la sûreté qui ont des incidences sur les intérêts d'autres Etats en matière de sûreté afin de veiller à ce que ces renseignements ne soient ni utilisés ni divulgués de façon inappropriée.

**Article 326 :** Il est signalé, au moyen du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) ou par tout autre moyen le plus rapide, à l'OACI, à l'Etat d'immatriculation, à celui d'exploitation, aux Etats dont les ressortissants ont été pris en otage, tués, blessés, ou se trouvant à bord de l'aéronef, tous les renseignements dont il dispose l'Etat lorsque :

- un aéronef est détourné au sol sur un aéroport situé sur le territoire nigérien ;
- un aéronef détourné a atterri sur le territoire nigérien ;
- un aéronef détourné a décollé du territoire nigérien.

**Article 327 :** Les normes en matière de conception d'aéroport incluant les exigences relatives à l'architecture et aux infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des mesures de sûreté du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile doivent être intégrées dans la conception et la construction de nouvelles installations et dans les modifications d'installations existantes aux aéroports.

**Article 328 :** Il est institué une redevance de sûreté pour le financement du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.

La redevance est perçue sur les usagers, les compagnies aériennes, les concessionnaires d'aéroports, les prestataires des services d'assistance en escale et tous les exploitants d'activités industrielles, commerciales ou agricoles autorisées à exercer par agrément, sur le domaine aéroportuaire.

Le taux, les modalités de perception de cette redevance pour chaque catégorie de redevable et la répartition entre les différentes entités de la sûreté bénéficiaires, sont fixés par voie réglementaire.

**Article 329 :** Les infractions aux dispositions du présent livre sont punies conformément à la législation en vigueur sur la répression des actes illicites contre l'aviation civile internationale.

## **CHAPITRE II : FACILITATION**

**Article 330 :** Un arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile fixe les dispositions en matière de facilitation de transport de personnes et de marchandises et crée, sous l'autorité de l'Agence Nationale de l'aviation civile, un Comité national de facilitation chargé de veiller à l'application des Normes et Pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), notamment fixées à l'Annexe 9 de la Convention de Chicago.

Le Comité national de facilitation coordonne en relation avec les gestionnaires des aéroports, les exploitants d'aéronefs et les services de sûreté, les actions y afférentes.

Un Comité local de facilitation relevant du Comité national de facilitation est créé dans chaque aéroport international.





## LIVRE VI : ASSURANCES

**Article 331 :** Les opérateurs et prestataires de services sont tenus de souscrire des polices d'assurance couvrant leurs activités dans le domaine du transport aérien.

**Article 332 :** L'Agence Nationale de l'aviation civile est chargée du contrôle et de la vérification de la validité des polices d'assurance des opérateurs et prestataires de services du transport aérien.

## LIVRE VII : AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

### TITRE I : CREATION, ATTRIBUTIONS ET ORGANISATION

#### CHAPITRE I : CREATION ET ATTRIBUTIONS

**Article 333 :** Il est créé une Administration autonome de l'aviation civile dénommée « Agence Nationale de l'Aviation Civile », en abrégé (ANAC).

L'ANAC est une autorité administrative indépendante dotée de la personnalité morale, de l'autonomie financière et de gestion dans les conditions fixées par le présent code.

L'ANAC est placée sous la tutelle hiérarchique du ministre chargé de l'Aviation Civile.

**Article 334 :** L'Agence Nationale de l'Aviation Civile est chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique nationale, notamment de la réglementation et du contrôle de l'aviation civile, principalement en matière de sûreté et de sécurité.

A cet effet, elle remplit les missions suivantes :

- exécution de la politique de l'Etat en matière d'aviation civile ;
- promotion de l'aviation civile ;
- élaboration et mise en œuvre de la stratégie de l'Etat en matière d'aviation civile ;
- négociation des accords internationaux en tenant compte des dispositions communautaires ;
- gestion du portefeuille des droits de trafic nationaux ;
- élaboration d'une réglementation technique de l'aviation civile conformément aux normes de l'OACI et aux dispositions nationales et communautaires ;
- contrôle de l'application de la réglementation nationale et internationale ;
- contrôle de la sûreté et supervision de la sécurité de l'aviation civile en tenant compte des dispositions communautaires ;
- coordination et supervision de l'ensemble des activités aéronautiques et aéroportuaires ;
- supervision du contrôle de la navigation aérienne ;
- planification et supervision du développement des infrastructures et des activités aéroportuaires ;
- Suivi et gestion des engagements de l'Etat dans l'aviation civile ;
- Représentation de l'Etat auprès des organisations internationales et régionales intervenant dans le domaine de l'aviation civile ;
- Elaboration et suivi de la politique en matière de formation aéronautique ;
- Toutes les autres missions en matière d'aviation civile qui pourront lui être confiées par l'Etat.

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile a pour fonction d'assurer pour le compte de l'Etat les missions de réglementation, de contrôle, de surveillance, de sûreté aéroportuaire, de sécurité de l'aviation, de





météorologie aéronautique, de médecine aéronautique et de coordination en matière de transport aérien. A cette fin, elle est chargée notamment :

1. de la conception, l'élaboration, l'amendement, le contrôle et la mise en œuvre de la réglementation nationale et internationale relative :

- à la formation et qualification du personnel ;
- à l'immatriculation, la navigabilité et la maintenance des aéronefs ;
- à l'exploitation technique des aéronefs ;
- au transport aérien des marchandises dangereuses ;
- à la certification des aérodromes ;
- à la réglementation du transport aérien commercial ;
- aux règles de l'air, services de la circulation aérienne ;
- aux Services d'information aéronautique ;
- à la médecine aéronautique ;
- à la météorologie et Cartes aéronautiques ;
- à la protection de l'environnement ;
- aux Télécommunications aéronautiques ;
- aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation
- aux recherches et sauvetage ;
- à la sûreté et à la facilitation ;

2. de la réglementation concernant les normes techniques des services et prestations de la navigation aérienne ainsi que des équipements aéroportuaires et aéronautiques ;

3. de la délivrance des certificats d'aérodrome ;

4. de la délivrance des licences du personnel aéronautique ;

5. de la délivrance de l'agrément et du permis d'exploitation aérienne (PEA) aux entreprises de transport aérien ;

6. de la délivrance de l'agrément des organismes de maintenance d'aéronefs ;

7. de la délivrance de l'agrément des organismes de formation ;

8. de la délivrance de l'agrément aux prestataires de services aéroportuaires

9. du contrôle réglementaire des activités des organismes ci-après :

- les compagnies aériennes nationales et étrangères exerçant au Niger ;
- les organismes de l'aviation légère et sportive ;
- les gestionnaires des aéroports, les concessionnaires des services d'assistance en escale et les fournisseurs de service de la navigation aérienne ;

10. de la négociation des accords internationaux ;

11. de la gestion du portefeuille des droits de trafic issus des accords aériens signés par l'Etat du Niger ;

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

13. du suivi de la gestion du patrimoine foncier de l'Etat affecté à l'aviation civile ;





14. du suivi et de la gestion des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile ;
15. de la notification à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) des différences existant entre les normes et pratiques aéronautiques nigériennes et celles recommandées par celle-ci.

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile est membre de droit des commissions, comités, assemblées et conseils dont l'objet se rapporte à ses missions.

**Article. 335 :** L'accès sans limite et restriction aux aéronefs, installations et documents aéronautiques en vue d'en vérifier la conformité aux lois, règlements et normes en vigueur, par les personnes visées aux articles 71 et 72 du présent Code se fait sous l'autorité du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Ces personnes peuvent retenir au sol tout aéronef, lorsque les conditions de navigabilité ou les documents y afférent ne sont pas conformes aux lois, règlements et normes en vigueur.

## **CHAPITRE II : ADMINISTRATION**

**Article. 336 :** L'Agence Nationale de l'Aviation Civile est dirigée par un Directeur Général, désigné en fonction de sa compétence et de son expérience dans le domaine de l'aviation civile

Le Directeur Général est nommé par Décret, sur proposition du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Le Directeur Général assume toutes les fonctions de gestion administrative, technique et financière, telles que spécifiées aux articles 334 et 335 ci dessus.

Il est chargé de représenter l'Agence Nationale de l'Aviation Civile auprès des tiers.  
Le Directeur Général peut déléguer une partie de ses pouvoirs à un de ses collaborateurs.

**Article 337 :** Le Directeur Général a par délégation du Conseil d'Orientation et de Contrôle, les pouvoirs de décision nécessaires à la bonne marche de l'Administration de l'Aviation Civile, et notamment de :

- représenter l'Administration de l'Aviation Civile dans tous les actes de la vie civile ;
- préparer le budget dont il est l'ordonnateur, les programmes d'actions, les rapports d'activités, ainsi que les états financiers qu'il soumet au Conseil d'Orientation et de Contrôle pour examen et adoption ;
- exercer l'autorité hiérarchique sur le personnel ;
- recruter et gérer le personnel conformément au statut du personnel et au manuel de procédures ;
- préparer, à la demande du Président du Conseil d'Orientation et de Contrôle, l'ordre du jour des différentes sessions du Conseil d'Orientation et Contrôle, ainsi que les convocations y afférentes ;
- accomplir ou autoriser tous actes et opérations relatifs à l'objet de l'Administration de l'Aviation Civile dans le respect des décisions du Conseil d'Orientation et de Contrôle ;
- conclure des accords, des marchés, des conventions, des contrats conformément à la réglementation en vigueur dans le cadre des missions dévolues à l'Administration de l'Aviation Civile ;
- acquérir et détenir des biens mobiliers et immobiliers ;
- engager des consultants et tout autre expert selon les besoins ;





- gérer des crédits budgétaires qui lui sont alloués en conformité avec le programme d'activités approuvé par le Conseil d'Orientation et de Contrôle.

**Article 338 :** Dans l'exercice de ses fonctions, le Directeur Général a notamment les pouvoirs techniques suivants :

- délivrer, suspendre ou retirer les agréments de transporteurs aériens, les permis d'exploitation aérienne (PEA) et les autorisations spéciales d'exploitation ;
- délivrer, suspendre ou retirer les agréments d'organismes de maintenance, de formation aéronautique et des centres d'expertise médicale du personnel aéronautique ;
- tenir les registres aéronautiques ;
- délivrer, suspendre ou retirer les certificats d'homologation d'aéroports et d'aérodromes ;
- suspendre et/ou proposer le retrait de tout agrément relatif à l'aviation civile, délivré par une autorité hiérarchique supérieure ;
- approuver les plans de sûreté des aéroports et des exploitants ;
- délivrer, suspendre ou retirer les licences et/ou les certificats du personnel aéronautique ;
- délivrer, suspendre ou retirer les documents d'aéronefs ;
- délivrer, suspendre ou retirer les agréments aux prestataires de services d'assistance en escale et autres prestataires de services autorisés ;
- percevoir des redevances, des droits, des frais d'utilisation, des charges et des amendes conformément à la réglementation nationale et communautaire en vigueur ;
- conclure tous accords techniques nécessaires à la réalisation des missions l'Administration de l'Aviation Civile ;
- enquêter sur les manquements au Code de l'Aviation Civile, aux Règlements techniques et à la réglementation régionale et internationale, et veiller, si nécessaire, à l'exécution des sanctions prévues par ces actes juridiques ;
- contrôler et exiger des exploitants toute l'information pertinente pour surveiller et analyser les tarifs aériens, les redevances aéroportuaires et les redevances des services de la navigation aérienne ;
- suspendre l'exploitation de tout aéronef sans licence ou certificat approprié ou ne se conformant pas aux lois et règlements en vigueur ;
- vérifier tous registres, documents et données écrites ou électroniques et les saisir au besoin ;
- exiger des exploitants d'aéroport, la fourniture d'information concernant la qualité et la fiabilité du service, la sûreté et la sécurité, l'entretien et toute autre information prévue dans les accords de concession, dans les contrats de gestion ou dans tout autre type d'accord portant sur l'exploitation des aéroports ;
- exiger des exploitants des services de la navigation aérienne qu'ils fournissent des informations concernant la qualité et la fiabilité du service, la sûreté et la sécurité, l'entretien et toute autre information sur l'exploitation des services de la navigation aérienne ;
- réglementer, surveiller toutes autres activités afférentes à l'Aviation Civile, autres que celles conduites par les transporteurs aériens, les exploitants d'aéroports et des services de soutien à la navigation aérienne ;
- participer à la définition de la politique de l'Etat en matière de météorologie aéronautique ;
- veiller à ce que le patrimoine aéronautique de l'Etat affecté aux exploitants et opérateurs soit correctement géré conformément aux destinations convenues et que les polices d'assurances "tous risques" couvrant le patrimoine aéronautique soient souscrites conformément à la réglementation des assurances en vigueur.

Le Directeur Général est responsable de l'exécution des missions confiées à l'Agence nationale de l'aviation civile. Il représente celle-ci à l'égard des tiers.





Le Directeur Général représente l'Etat auprès des institutions régionales et internationales en matière d'aviation civile. Il participe à la négociation des accords aériens.

**Article 339 :** L'Agence Nationale de l'Aviation Civile comprend au moins deux organes :

- une instance d'orientation et de contrôle : le Conseil d'Administration ;
- une instance de gestion et d'exécution : la Direction Générale.

Le Conseil d'Administration est chargé :

- de l'orientation générale des activités de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;
- de la fixation et du contrôle d'un contrat d'objectifs au Directeur Général d'une part, et d'un effectif cible pour les recrutements du personnel en fonction des activités de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, d'autre part ;
- du contrôle, et de l'approbation des actes et documents de la Direction Générale : budget, programmes et rapports d'activités, manuel de procédures, statuts, régime financier et comptable, indicateurs de performances ;
- de l'approbation de la nomination par le Directeur Général des Directeurs Centraux ;
- faire réaliser les audits sur la gestion de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Le Conseil d'Administration est composé des représentants des structures concernées par l'aviation civile, notamment les Ministères chargés de l'Aviation Civile, des Finances, de la Défense et de la Sécurité.

Les membres du Conseil sont nommés par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Le Président du Conseil est nommé par décret pris en Conseil des Ministres, sur proposition du Ministre chargé de l'Aviation Civile, en raison de son expertise, de son expérience et de ses capacités managériales.

**Article 340 :** Le personnel de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile est composé de fonctionnaires détachés et d'agents régis par le Code du Travail.

Tous les recrutements du personnel effectués par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile se feront conformément au manuel de procédures et au statut du personnel.

Le personnel de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile doit présenter un profil adéquat au poste qu'il occupe.

En vue de recruter et de conserver un personnel bien qualifié, combinant le professionnalisme et l'intégrité, le Conseil d'Administration adopte un code de rémunération, prévoyant des conditions d'emploi et de salaires comparables à celles existant dans l'industrie du transport aérien.

Les membres du Conseil d'Administration, le Directeur Général et le personnel sont tenus au respect de l'obligation de réserve et du secret professionnel pour les informations, faits, actes et renseignements dont ils ont connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

## TITRE II : RESSOURCES

**Article 341 :** Les ressources financières de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile sont constituées, entre autres, par :

- la dotation budgétaire de l'Etat ;





- les redevances aéronautiques et extra-aéronautiques, notamment celles relatives au survol, à l'atterrissage, au balisage, au stationnement, aux passagers, à la sûreté, au carburant, au fret ;
- les produits des prestations pour services rendus ;
- les produits des redevances de concession ;
- les prêts, subventions, dons et legs.

Le pourcentage des taxes, redevances, droits, ressources fiscales et parafiscales et amendes affecté à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile est déterminé par voie réglementaire.

Le Directeur Général est l'ordonnateur principal du budget de l'Agence nationale de l'Aviation Civile.

La comptabilité de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile est tenue en conformité avec le Système Comptable Ouest Africain (SYSCOA).

Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile est l'ordonnateur des recettes et des dépenses.

### LIVRE VIII : AMENDEMENTS

**Article 342 :** Les dispositions de la présente ordonnance peuvent être amendées en cas de besoin, conformément aux recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Toute proposition d'amendement au présent Code doit être approuvée par l'Assemblée Nationale de la République du Niger conformément à ses règles et procédures d'adoption des lois. Cependant, les projets d'amendement dudit Code doivent être initiés et approuvés par le Ministre en charge de l'Aviation Civile.

### LIVRE IX : DISPOSITIONS FINALES

**Article 343 :** La présente Ordonnance abroge toutes dispositions antérieures contraires, notamment l'Ordonnance n° 77-14 du 28 Juillet 1977 portant Code de l'Aviation Civile.

**Article 344 :** La présente Ordonnance sera publiée au Journal Officiel de la République du Niger et exécutée comme Loi de l'Etat.

Fait à Niamey le 14 mai 2010

**Signé :** Le Président du Conseil Suprême pour la  
Restauration de la Démocratie, Chef de l'Etat.

**Le Général de Corps d'Armée DJIBO SALOU**

**Pour ampliation :**

La Secrétaire Générale  
du Gouvernement



**Mme SALIAH ADAMA GAZIBO**

