

Article Unique : Est ratifiée, l'Ordonnance N°2011-001/P-RM du 4 février 2011 autorisant la ratification de l'Accord de prêt d'un montant de douze milliards (12 000 000) d'Unités de Compte, soit environ huit milliards cinq cent soixante cinq millions neuf cent douze mille (8 565 912 000) de francs CFA, signé le 14 octobre 2010, à Bamako, entre le Gouvernement de la République du Mali et le Fonds Africain de Développement (FAD) pour le financement partiel du projet d'élargissement de la route Carrefour de la paix-Pont Woyowayanko-Point Y à Bamako.

Bamako, le 18 mai 2011

**Le Président de la République,
Amadou Toumani TOURE**

LOI N° 2011-013/ DU 18 MAI 2011 PORTANT RATIFICATION DE L'ORDONNANCE N°10-047/P-RM DU 20 SEPTEMBRE 2010 AUTORISANT LA RATIFICATION DE LA CONVENTION DE DAKAR REVISEE RELATIVE A L'AGENCE POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE EN AFRIQUE ET A MADAGASCAR (ASECNA), ADOPTEE A OUAGADOUGOU (BURKINA FASO), LE 12 JANVIER 2010

L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté en sa séance du 05 mai 2011

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article Unique : Est ratifiée, l'ordonnance N°10-047/P-RM du 20 septembre 2010 autorisant la ratification de la Convention de Dakar révisée relative à l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), adoptée à Ouagadougou (Burkina Faso), le 12 janvier 2010.

Bamako, le 18 mai 2011

**Le Président de la République,
Amadou Toumani TOURE**

LOI N° 2011-014/ DU 19 MAI 2011 PORTANT CODE DE L'AVIATION CIVILE.

L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté en sa séance du 05 mai 2011

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

DEFINITIONS

Article 1^{er}

Aux fins du présent c, on entend par :

a) 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 ;

b) aéronefs d'Etat, les aéronefs utilisés de manière permanente ou temporaire dans des services militaires, de douane ou de police. Les aéronefs utilisés d'une manière permanente ou temporaire pour un service public sont considérés comme aéronefs d'Etat.

c) aéronef civil, un aéronef autre qu'un aéronef d'Etat.

d) saisie conservatoire, tout acte par lequel un aéronef est arrêté suite à une décision de justice.

e) aérodrome, toute surface définie sur terre ou sur l'eau destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface y compris, le cas échéant, les bâtiments, les installations et le matériel qu'elle peut comporter pour les besoins de trafic et le service des aéronefs.

f) services aériens, les services suivants :

- transport aérien ;
- travail aérien ;
- vols privés.

g) transport aérien, tout transport qui consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou de la poste à titre onéreux.

h) vols privés, tout vol qui n'assure ni des services aériens de transport, ni des travaux aériens.

i) accident, incident grave ou incident d'aviation civile, un accident, un incident grave ou un incident d'aviation civile, entendus au sens de l'annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, survenus à un aéronef civil.

CHAMPS D'APPLICATION

Article 2

Le présent code s'applique à tous les domaines de l'aviation civile. Il s'applique également aux équipages, passagers et aéronefs étrangers se trouvant dans l'espace aérien du Mali conformément à la Convention de Chicago et aux accords bilatéraux ou multilatéraux de transport aérien conclus par le Mali.

Article 3

Le présent code s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat. Les aéronefs d'Etat ne peuvent pas être exploités en transport public commercial.

Les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'État et 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 à une police d'assurance de responsabilité civile conforme aux conventions internationales en la matière.

Article 4

Les dispositions du présent code s'inscrivent dans le cadre des Conventions, Traités et Accords Internationaux auxquels le Mali est partie.

ADMINISTRATION, SURETE ET SECURITE DE L'AVIATION CIVILE ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE

Article 5

L'administration de l'aviation civile est assurée par un Etablissement Public à caractère Administratif, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, dénommé Agence Nationale de l'Aviation Civile, ANAC en abrégé.

Article 6

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile a pour mission de participer à l'élaboration des éléments de la politique nationale en matière d'aviation civile et d'en assurer la mise en œuvre et le suivi.

À ce titre, dans les conditions prévues par le présent code et ses textes d'application, elle est chargée de :

- a) participer à l'élaboration de la réglementation de l'aviation civile conformément aux normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et aux dispositions communautaires et suivre l'application de cette réglementation ;
- b) contrôler l'application des règles de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- c) planifier, coordonner et superviser l'ensemble des activités de l'aviation civile ;
- d) superviser les services de la navigation aérienne et de la météorologie aéronautique ;
- e) élaborer, mettre en œuvre et suivre la politique en matière de formation dans le domaine aéronautique.

Article 7

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile reçoit, en dotation initiale, les biens meubles et immeubles qui lui sont affectés.

Article 8

Les ressources de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile sont constituées par :

- les redevances aéronautiques ;
- les produits des prestations pour services rendus ;
- les produits des redevances de concession ;
- les subventions de l'État ;
- les emprunts ;
- les dons et legs ;
- les concours financiers des organismes nationaux et étrangers ;
- les recettes diverses.

Article 9

Le Président du Conseil d'Administration de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile est nommé par décret pris en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Article 10

Un décret pris en Conseil des Ministres fixe l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile dans le respect des dispositions du présent Code et des textes régissant les Établissements Publics à caractère Administratif.

SURETE ET SECURITE**Article 11**

Le programme national de sûreté de l'aviation civile et le programme national de facilitation sont établis conformément aux dispositions des annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, entre autres, les annexes 17 et 9. Ils comprennent l'ensemble des mesures destinées à assurer la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Ils sont adoptés par décrets pris en conseil des ministres.

L'autorité administrative compétente élabore et supervise la mise en œuvre de ces programmes. Elle assure leur mise à jour en fonction des évolutions de l'activité aéronautique nationale.

Article 12

Le programme national de sécurité de l'aviation civile est établi conformément aux dispositions des annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, entre autres, les annexes 1, 6, 8, 11, 13 et 14. Il est adopté par décret pris en conseil des ministres.

L'autorité administrative compétente élabore et supervise la mise en œuvre de ce programme. Elle en assure la mise à jour en fonction des évolutions de l'activité aéronautique nationale.

Article 13

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

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

Ces programmes sont adoptés par décrets pris en conseil des ministres.

L'autorité administrative compétente fixe les règles de gestion opérationnelle, de diffusion et de mise à jour des programmes nationaux de contrôle qualité de la sécurité et de la sûreté.

AERONEFS

IMMATRICULATION, NATIONALITE ET PROPRIETE DES AERONEFS

IMMATRICULATION ET NATIONALITÉ DES AÉRONEFS

Article 14

Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.

Article 15

Il est institué un registre d'immatriculation coté et paraphé, tenu sous la responsabilité de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Tout aéronef inscrit au registre malien, dans les conditions fixées par décret pris en Conseil des Ministres, a la nationalité malienne et doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation.

Les modalités de la demande d'inscription au registre ainsi que les justificatifs et informations à fournir à l'appui de cette demande sont déterminés par décret pris en Conseil des Ministres.

Article 16

Seuls peuvent être immatriculés au Mali :

- les aéronefs civils appartenant à une personne physique ou morale de nationalité malienne ou ayant la nationalité d'un Etat membre de l'UEMOA et/ou de la CEDEAO ;
- les aéronefs civils appartenant à une personne physique ou morale ayant la nationalité d'un Etat tiers et domiciliée au Mali ou dont les aéronefs ont leur port d'attache habituel au Mali.

Des dérogations peuvent être accordées par le Ministre chargé de l'aviation civile sous réserve du respect de la réglementation communautaire et nationale en matière de concurrence dans des conditions fixées par décret pris en Conseil des Ministres.

Article 17

Un aéronef immatriculé au Mali perd la nationalité malienne si les conditions prévues à l'article 16 ne sont plus remplies ou si son propriétaire le fait immatriculer dans un autre Etat.

Article 18

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

Article 19

L'inscription au registre d'immatriculation du Mali vaut titre. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir copie conforme dans les conditions fixées par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et des finances.

Article 20

La radiation d'un aéronef du registre d'immatriculation entraîne d'office la perte de nationalité.

Article 21

Les aéronefs constituent des biens meubles. Toutefois, la 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 ou déclaratif de propriété, doivent être inscrits sur le registre à la requête du nouveau propriétaire.

HYPOTHÈQUE ET PRIVILÈGES SUR LES AÉRONEFS

Article 22

Les aéronefs, tels que définis au Livre I, titre I, peuvent faire l'objet d'hypothèque conventionnelle ou forcée. L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, les hélices, les appareils de bord et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Article 23

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 24

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

Article 25

Les pièces de rechange visées à l'article 24 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 26

L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé selon un modèle agréé par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre ; dans ce cas, l'endos emporte translation du droit hypothécaire.

La mention dans l'acte de vente d'un aéronef que tout ou partie du prix reste dû 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 au registre d'immatriculation.

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 27

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 28

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 doivent également faire l'objet d'une mention au même registre.

Article 29

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

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

Article 30

L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix 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 31

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

Article 32

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 33

Sauf le cas de vente forcée effectuée conformément aux dispositions définies par décret, un aéronef ne peut être rayé du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné mainlevée préalable du droit inscrit.

Article 34

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs exercent leur droit de suite en quelques mains qu'ils passent pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 35 et 38.

Article 35

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

- a) 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 ;
- b) les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef ;
- c) les frais indispensables engagés pour sa conservation ;
- d) les créances résultant du contrat d'engagement des membres de l'équipage de conduite et des autres personnes employées au service de bord ;
- e) les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation et à l'atterrissage ainsi que les redevances de stationnement.

Article 36

Les privilèges mentionnés à l'article 35 portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 27. Ils suivent l'aéronef en quelques mains qu'il passe.

Ils s'éteignent trois 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 :

a) par la vente en justice de l'aéronef, faite dans les formes prévues par la législation en vigueur au Mali ;

b) au cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard un mois après publication de la cession dans un journal habilité à recevoir les 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 37

Les créances visées à l'article 35 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 à l'article 35, paragraphes b) et c), sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Article 38

Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 35 ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges.

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

Article 39

Sauf le cas de vente forcée dans les formes prévues à l'article 47, 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, le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation doit refuser toute radiation.

SAISIE ET VENTE FORCÉE DES AÉRONEFS

Article 40

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

Article 41

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 aéronefs, 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 malien, 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 42

Sans préjudice des procédures spéciales prévues par le présent code, les aéronefs maliens et étrangers, affectés à un service d'Etat ou à des transports publics, ne peuvent faire l'objet d'une ordonnance de saisie conservatoire que si la créance porte sur les sommes dues par le propriétaire à raison de l'acquisition de ces aéronefs ou de contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation.

Article 43

L'autorité publique compétente a le droit de retenir tout aéronef malien 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 au sens du présent code.

Article 44

En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires, de la redevance de route, de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ou des amendes administratives, l'exploitant d'aérodrome ou l'autorité administrative compétente peut, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure.

L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

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

Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire.

Article 45

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

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

Article 46

Si la saisie conservatoire est irrégulière ou si elle a été diligentée sans juste motif, le saisissant est responsable du dommage et du préjudice qui en résulteraient pour l'exploitant ou le propriétaire.

Article 47

La saisie vente est ordonnée par une décision de justice devenue exécutoire. Elle se traduit par la vente forcée de l'aéronef dans les conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Une saisie conservatoire peut être convertie en saisie vente dans les conditions fixées par le même décret.

Article 48

A défaut de règlement à l'amiable conformément aux dispositions de l'article 325 de l'Acte Uniforme de l'OHADA portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution, les deniers provenant de la réalisation de l'aéronef sont distribués dans l'ordre suivant :

- 1) aux créanciers privilégiés prévus par les articles 35 et 38 du présent code ;
- 2) aux créanciers hypothécaires ;
- 3) aux créanciers chirographaires munis d'un titre exécutoire lorsqu'ils sont intervenus par voie de saisie ou d'opposition à la procédure de distribution.

CIRCULATION ET INTERCEPTION DES AERONEFS DROIT DE CIRCULATION

Article 49

Les aéronefs ayant la nationalité d'un Etat membre de l'UEMOA et de la CEDEAO peuvent circuler librement au-dessus du territoire du Mali, sous réserve d'observer la réglementation de la circulation aérienne en vigueur au Mali.

Les aéronefs n'ayant pas la nationalité d'un Etat membre de l'UEMOA et/ou de la CEDEAO ne peuvent circuler au-dessus du territoire du Mali que si ce droit leur est accordé par une convention internationale ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation spéciale et /ou temporaire.

Article 50

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 51

Le survol de certaines zones du territoire malien ou, dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble de ce territoire, 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.

Article 52

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

En tout état de cause, l'aéronef en infraction doit, à la première sommation, atterrir dans des conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

En cas de refus d'obtempérer, il fera l'objet d'une procédure d'interception dont les conditions seront définies par le même Décret.

ATTERRISSAGE

Article 53

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

Ils doivent, pour franchir la frontière ou la limite des eaux territoriales, suivre la route aérienne qui leur est imposée. Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées par autorisation administrative délivrée sur demande adressée au ministre chargé de l'aviation civile d'utiliser un aéroport douanier.

POLICE DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

Article 54

Sont soumis au contrôle de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, les aéronefs et les autres produits, pièces et équipements ainsi que les organismes et personnes soumis aux exigences techniques de sécurité et de sûreté fixées soit par le présent livre, soit par le code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ou les autres actes pris par l'UEMOA et/ou la CEDEAO.

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile peut soumettre à autorisation ces aéronefs, produits, pièces et équipements préalablement à leur utilisation ainsi que ces organismes et personnes préalablement à l'exercice de leurs activités.

Article 55

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile peut effectuer l'inspection de tout aéronef se trouvant sur un aérodrome malien pour s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de sûreté qui lui sont applicables, qu'elles soient maliennes, communautaires ou prises en application de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 56

Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs, des produits ou des matériels mentionnés à l'article 54 présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes,

1. L'Agence Nationale 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 activités ou de l'utilisation des produits ou des matériels ;

c) procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité.

2. Le ministre chargé de l'aviation civile peut subordonner à certaines conditions ou interdire l'activité au Mali d'un ou plusieurs exploitants d'aéronef.

Les autorisations mentionnées à l'article 54 peuvent être retirées lorsque les méthodes de travail du titulaire, son comportement ou les matériels qu'il utilise créent un risque pour la sécurité.

Article 57

Les agents de l'Etat, ainsi que les organismes ou personnes habilités à l'effet d'exercer les missions de contrôle au sol et à bord des aéronefs ont accès à tout moment 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.

Article 58

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

SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE**Article 59**

La sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien malien est assurée par l'Etat.

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

Article 60

En vue d'œuvrer pour la sécurité en vol des aéronefs évoluant dans la circulation aérienne générale, le Ministre chargé de l'aviation civile édicte :

a) des principes et règlements visant, au minimum, à la mise en application de toutes les normes contenues dans les annexes à la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 ;

b) tout autre principe, règlement ou norme minimale régissant les autres pratiques.

Article 61

Le Ministre chargé de l'aviation civile édicte et révisé les normes minimales de sécurité pour l'exploitation des installations de navigation aérienne situées au Mali.

DOMMAGES ET RESPONSABILITES**RESPONSABILITÉ DES ÉQUIPAGES ET DES EXPLOITANTS****Article 62**

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 la Loi N°87-31/AN-RM du 29 août 1987 portant régime général des obligations en République du Mali.

Article 63

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

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

Article 64

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 de l'article 63.

Article 65

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

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

Article 66

L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur soit devant les tribunaux compétents du Mali, soit devant le tribunal du siège social du transporteur aérien ou du lieu de son principal établissement, soit devant le tribunal du lieu de destination.

L'action en responsabilité pour dommage causé à la surface doit être intentée, sous peine de déchéance, dans les deux ans à compter du jour où est survenu le fait qui a produit le dommage.

RECHERCHES ET SAUVETAGE

Article 67

Le déclenchement des activités de recherches et de sauvetage incombe à l'Etat.

Le ministère chargé de l'aviation civile, en coopération avec tout autre ministère et tout autre service intéressés, organise et coordonne ces activités de recherches et de sauvetage dans le but d'assister les aéronefs en difficulté ou accidentés ou de retrouver les aéronefs à travers des Centres ou Sous-Centres de Coordination de Recherches et Sauvetage.

Les plans d'intervention et les moyens mis en œuvre sont définis par décret pris en Conseil des ministres.

Article 68

En cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois 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 conformément à la réglementation en la matière.

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 des décès des personnes disparues.

Les ayants droits des victimes peuvent également agir à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès.

DISPOSITIONS PENALES

INFRACTIONS AUX RÈGLES D'IMMATRICULATION ET DE CONDUITE DES AÉRONEFS

Article 69

Est puni d'une amende de 1 000 000 à 10 000 000 francs et d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

a) met ou laisse en service un aéronef sans avoir obtenu un certificat d'immatriculation, un certificat de navigabilité ou un certificat de limitation de nuisances lorsque ceux-ci sont exigibles ;

b) met ou laisse en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 15 ;

c) fait ou laisse circuler un aéronef dont le certificat de navigabilité, le laissez-passer exceptionnel ou le certificat de limitation de nuisances ont cessé d'être valables ;

d) fait ou laisse circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du certificat de navigabilité ni aux règles relatives au maintien en état de validité de ce certificat ;

e) fait ou laisse circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux règles de sécurité édictées par le présent code et ses actes d'application, et relatives à l'équipement des aéronefs, aux modalités de leur utilisation, à la composition des équipages et à leurs conditions d'emploi.

Article 70

Est puni des peines prévues à l'article 69, quiconque :

a) transporte par aéronef sans autorisation spéciale, des explosifs, armes et munitions de guerre, des pigeons voyageurs ou des objets de correspondance compris dans le onopole postal ;

b) transporte ou utilise des appareils photographiques dont le transport et l'usage ont été interdits par les règlements ;

c) fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit ;

d) sans autorisation spéciale, fait usage d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites ;

e) installe et utilise à bord d'un aéronef, sans autorisation :

- des appareils de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destinés à assurer les communications du service mobile aéronautique ;

- des équipements de radionavigation ou de détection électromagnétique.

Article 71

Est puni d'une amende de 1 000 000 à 10 000 000 francs et d'un emprisonnement de six (6) mois à un (1) an ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

a) conduit ou participe à la conduite d'un aéronef sans les titres en état de validité exigés par la réglementation de la circulation aérienne en vigueur au Mali ;

b) détruit ou soustrait un livre de bord ou tout document de bord imposé par la réglementation aérienne ou porte sur ce livre ou un des documents, des indications inexacts ;

c) enfreint aux dispositions de la réglementation de la circulation aérienne, relatives aux conditions d'atterrissage et de décollage ;

d) conduit un aéronef ou participe à sa conduite sous l'emprise de l'alcool, de narcotiques ou de stupéfiants.

Article 72

Les peines prévues à l'article 69 sont portées au double si les infractions prévues aux paragraphes a), c), et d) dudit article et au paragraphe a) de l'article 71 ont été commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité, du laissez-passer exceptionnel, ou des titres exigés des membres de l'équipage par la réglementation de la circulation aérienne en vigueur au Mali.

Article 73

Le pilote qui ne se conforme pas aux prescriptions de l'article 51 est puni d'une amende de 1 000 000 à 10 000 000 de francs et d'un emprisonnement de un (1) mois à un (1) an ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 74

Quiconque appose ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui supprime ou fait supprimer, rend ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées, est puni d'une amende de 5 000 000 à 20 000 000 francs et d'un emprisonnement de deux (2) à cinq (5) ans.

Sont punis des mêmes peines ceux qui apposent ou font apposer sur aéronef privé les marques distinctives réservées aux aéronefs de transport public ou qui font usage ou font utiliser un aéronef privé portant lesdites marques.

Article 75

L'aéronef dont le certificat de navigabilité et le certificat d'immatriculation ne sont pas produits, ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation, peut être retenu, à la charge du propriétaire ou, en cas de location de l'aéronef mentionné sur le certificat 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 76

Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles 73 et 74 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, est condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende et ces peines pourront être élevées jusqu'au double.

Article 77

Sont punis d'une amende de 1 000 000 à 5 000 000 francs et peuvent l'être, en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de un (1) mois à un (1) an, ceux qui contreviennent aux dispositions réglementaires relatives à la voltige et à l'acrobatie aériennes, à l'évolution des aéronefs constituant des spectacles publics ou des épreuves sportives.

Article 78

L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef peut être prononcée dans le jugement ou l'arrêt pour une durée de trois (3) mois à trois (3) ans, contre le membre d'équipage condamné en vertu des dispositions des articles 72, 73 et 76.

Si le membre d'équipage est condamné une seconde fois pour l'un de ces mêmes délits, dans le délai prévu à l'article 76, l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef est prononcée contre lui et la durée de cette interdiction est portée au maximum et peut être élevée jusqu'au double.

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

Les personnes condamnées doivent effectuer les dépôts de ces brevets, licences et certificats soit au greffe visé au troisième alinéa du présent article, soit à celui de leur domicile, dans les cinq jours qui suivent la date à laquelle la condamnation est devenue définitive.

En cas de non-respect des dispositions du quatrième alinéa, les personnes visées audit alinéa sont punies d'une amende de 100 000 à 2 000 000 francs et de un (1) à deux (2) mois d'emprisonnement, sans préjudice des peines prévues à l'article 72 au cas où elles conduiraient ou participeraient à la conduite d'un aéronef pendant la période de l'interdiction, et sans possibilité de confusion entre ces deux catégories de peines.

Article 79

Tout jet non autorisé d'objets à bord d'un aéronef en évolution est puni d'une amende de 500 000 à 3 000 000 francs et d'une peine d'emprisonnement de un (1) mois à un (1) an ou de l'une de ces deux peines seulement, même si le jet n'a causé aucun dommage.

Article 80

Tout commandant de bord d'un aéronef qui, sachant que celui-ci vient de causer ou d'occasionner un accident à la surface, n'a pas averti sans délai les autorités de l'aéroport le plus proche avec lequel il pouvait entrer en communication, et a ainsi tenté d'échapper aux responsabilités pénale et civile susceptibles d'être mises à sa charge, sera puni d'une peine d'emprisonnement de onze jours à trois mois et d'une amende de 20.000 à 200.000 francs ou de l'une de ces deux peines.

INFRACTIONS AUX RÈGLES DE SÉCURITÉ DE L'AÉRONEF, DES PERSONNES ET DES BIENS À BORD**Article 81**

Est puni d'une amende de 100 000 à 2 000 000 francs et d'un emprisonnement de un (1) à six (6) mois ou de l'une de ces deux peines seulement quiconque :

- a) se trouve 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 ;
- b) ne se conforme pas ou refuse de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celle des personnes transportées ;
- c) fait usage à bord d'objets ou d'appareils dont le transport est interdit ;
- d) sans autorisation spéciale, fait usage d'appareils d'enregistrement d'images au-dessus des zones interdites.

Article 82

Est punie d'une amende de 100 000 à 2 000 000 francs et d'un emprisonnement de trois (3) mois à cinq (5) ans ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

a) 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 ;

b) 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 ;

c) acte de violence physique contre une personne, ou acte d'agression sexuelle ou d'agression d'enfant ;

d) le fait de fumer dans les toilettes, ou de fumer ailleurs dans des conditions susceptibles de compromettre la sécurité de l'aéronef ;

e) détérioration d'un détecteur de fumée ou de tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;

f) utilisation d'un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit.

INFRACTIONS PORTANT ATTEINTE AUX DROITS DES CRÉANCIERS ET A LA RÉGLEMENTATION DOUANIÈRE

Article 83

Sans préjudice de peines plus graves, s'il y a lieu, est puni des peines prévues par la législation malienne, le fait de détruire, 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 84

Sans préjudice des dispositions communautaires de l'UEMOA et/ou de la CEDEAO applicables en matière douanière, toutes les dispositions de loi relatives à la répression des infractions à la réglementation douanière au Mali 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, sont sanctionnés par les peines édictées par la réglementation douanière en matière de contrebande.

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

PROCÉDURE**Article 85**

Sous réserve des dispositions communautaires de l'UEMOA et/ou de la CEDEAO applicables, les dispositions des articles 86, 87 et 88 complétées par celles prévues au code de procédure pénale du Mali régissent la procédure de répression des infractions en matière d'aviation civile.

Article 86

Les infractions aux dispositions du présent livre et des règlements pris pour son application sont constatées par des procès-verbaux dressés par les officiers et agents de police judiciaire, ainsi que les inspecteurs de l'aviation civile commissionnés à cet effet et assermentés, les agents de douane habilités à verbaliser.

Article 87

Le procureur de la République ou ses substituts, le juge d'instruction, les officiers de police judiciaire, les sous-officiers de gendarmerie agents de police judiciaire, les inspecteurs de l'aviation civile commissionnés à cet effet et assermentés, les agents de douane habilités à verbaliser, ont le droit de saisir ou de faire saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs et les correspondances postales, ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radiotéléphoniques qui se trouveraient à bord sans l'autorisation prévue par la réglementation de la circulation aérienne en vigueur au Mali.

Les mêmes autorités peuvent saisir ou faire saisir les pigeons voyageurs qui se trouvent 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 de zones interdites.

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

Article 88

Les procès-verbaux constatant les infractions au présent code sont transmis sans délai au procureur de la République.

COMPÉTENCE JURIDICTIONNELLE**Article 89**

Sous réserve de la réglementation internationale et des dispositions communautaires de l'UEMOA et/ou de la CEDEAO applicables, les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont régis par la loi :

- soit de l'Etat au-dessus duquel se trouve l'aéronef ;
- soit de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef toutes les fois que la loi territoriale serait normalement compétente.

AERODROMES

REGLES GENERALES DE CREATION, D'UTILISATION ET DE CONTROLE

NORMES TECHNIQUE ET ASSURANCE

Article 90

Les normes techniques ayant une incidence sur la sécurité applicables à l'aménagement, à la conception et à l'exploitation des aéroports civils, ainsi que les conditions dans lesquelles des dérogations à ces normes peuvent être accordées, sont définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article 91

L'exploitant d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique ou d'un aéroport à usage restreint est tenu de contracter une assurance couvrant les risques qu'il encourt du fait de l'aménagement et de l'exploitation de l'aéroport.

POLICE DES AERODROMES ET DES INSTALLATIONS À USAGE AERONAUTIQUE

Article 92

Les dispositions du présent code et des décrets pris pour leur application relatives à la police des aéroports et des installations à usage aéronautique s'appliquent :

- aux aéroports ouverts à la circulation aérienne publique ;
- aux aéroports réservés à l'usage d'administrations de l'Etat ;
- aux aéroports à usage restreint ;
- aux lieux où sont implantées des installations destinées à assurer le contrôle de la circulation aérienne, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne et l'assistance météorologique, sans préjudice de l'application aux aéroports militaires et aux zones et installations militaires des aéroports ouverts à la circulation aérienne publique de dispositions du code pénal, du code de justice militaire et de dispositions spéciales.

Article 93

Sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aéroports, zones d'aéroports et installations relevant de la défense nationale, la police des aéroports et des installations aéronautiques mentionnés à l'article 92 est assurée par le ministre chargé de l'aviation civile.

Les pouvoirs de police exercés par le ministre chargé de l'aviation civile en application du précédent alinéa portent sur le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application du présent article.

Article 94

Les agents de l'Etat ainsi que les personnels des entreprises agissant pour le compte et sous le contrôle de l'administration et habilités à cet effet par l'autorité administrative s'assurent que les organismes ou entreprises implantés sur les aéroports se conforment à la réglementation et aux mesures de prévention en matière de sécurité du transport aérien et de sûreté.

A cet effet, ils ont accès à tout moment aux locaux, terrains, installations, équipements et documents à usage professionnel. Ils sont également habilités à entendre toute personne pouvant leur fournir des informations utiles.

Article 95

Les exploitants d'aéroports civils sont tenus d'assurer le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs, ainsi que la prévention du risque aviaire et animalier.

Des décrets pris en Conseil des ministres précisent les modalités d'application du présent article, notamment les catégories d'aéroports civils qui en relèvent et les moyens mis en œuvre pour assurer le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs ainsi que la prévention du risque aviaire et animalier.

DISPOSITIONS SANITAIRES

Article 96

Le contrôle sanitaire aux frontières est régi par les dispositions des règlements sanitaires pris par l'Organisation Mondiale de la Santé, les arrangements internationaux et les lois et règlements nationaux pris en la matière en vue de prévenir la propagation par voie aérienne des maladies transmissibles, notamment les dispositions de l'article 1^{er} de la loi n° 98-035 du 20 juillet 1998.

AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

Article 97

Les dispositions des articles 98, 101, 102 et 107 sont applicables aux aéroports particuliers, hélistations et hydrobases, sous réserve des dispositions législatives spécifiques auxdits aéroports.

CHAPITRE I - RÈGLES DE CRÉATION ET D'UTILISATION

Article 98

Les aéroports destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'État, par les collectivités territoriales et les établissements publics ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions définies par décret pris en Conseil des ministres.

Article 99

La création d'un aéroport destiné à la circulation aérienne publique par l'une des personnes physiques ou morales mentionnées à l'article 98, autre que l'Etat, donne lieu à la conclusion d'une convention entre le ministre chargé de l'aviation civile et ladite personne.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les modalités d'application du présent article, notamment les obligations respectives des parties devant figurer dans la convention.

Article 100

Le signataire de la convention prévue à l'article 99 et le tiers exploitant agréé par l'administration sont solidairement responsables à l'égard de l'Etat.

Article 101

Nul ne peut exploiter un aéroport destiné à la circulation aérienne publique s'il n'a obtenu de l'autorité administrative compétente un certificat d'aéroport.

Toutefois, la détention de ce certificat n'est pas obligatoire lorsque la masse maximale au décollage des aéronefs utilisés est inférieure à une limite fixée par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article 102

La délivrance du certificat d'aéroport prévu à l'article 101 intervient à l'issue d'une enquête technique portant sur les moyens, conditions et procédures d'exploitation de l'aéroport ainsi que sur les modalités de gestion de sa sécurité.

L'autorité administrative doit notamment vérifier, par tous moyens, que les mesures prises par le demandeur sont à même d'assurer en toute sécurité l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des installations, équipements et services aéroportuaires, conformément aux normes en vigueur, notamment à celles prévues à l'article 90 et au premier alinéa de l'article 95.

L'autorité administrative compétente peut suspendre ou retirer le certificat d'aéroport lorsque les manquements constatés de l'exploitant aux obligations afférentes au certificat font apparaître un risque grave pour la sécurité de l'aviation civile.

Article 103

Un décret pris en Conseil des ministres précise les modalités d'application des articles 101 et 102.

CHAPITRE II - POLICE**Article 104**

Lorsque la sûreté des vols l'exige, en régime intérieur, les officiers de police judiciaire ainsi que, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire, affectés à l'aviation civile, peuvent procéder à la fouille et au contrôle par tous moyens appropriés des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones et dépendances des aéroports d'accès limité ou réservé, ou sortant de celles-ci.

Les mêmes dispositions sont applicables en régime international, les personnes compétentes pour procéder à la fouille et au contrôle étant, outre celles mentionnées à l'alinéa premier du présent article, les agents des douanes. Peuvent également être habilités à procéder à ces fouilles et contrôles, tant en régime intérieur qu'international, sous le contrôle des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes, les agents de nationalité malienne désignés par les exploitants d'aéroports, les transporteurs aériens ou les entreprises sous contrat avec eux et préalablement agréés par le ministre chargé de l'aviation civile. Ces agents ne procèdent à la fouille des bagages à main qu'avec le consentement de leur propriétaire et à des palpations de sécurité qu'avec le consentement de la personne. Dans ce cas, la palpation de sécurité doit être faite par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application du présent article.

Article 105

Sur les aéroports internationaux, sauf dans les cas où leur mise en œuvre est assurée par les services de l'Etat, les mesures prescrites en application de la réglementation communautaire de l'UEMOA et/ou de la CEDEAO relative à la sûreté de l'aviation civile au sein des Etats membres de l'UEMOA et/ou de la CEDEAO sont mises en œuvre par les exploitants d'aéroports, les entreprises de transport aérien, les prestataires de service d'assistance en escale, les entreprises ou organismes agréés au sens de l'article 147, les entreprises qui leur sont liées par contrat et les autres personnes autorisées à occuper ou utiliser les zones aéroportuaires d'accès limité ou réservé, chacun dans son domaine d'activité.

Un décret pris en Conseil des ministres précise les obligations qui incombent à chacune des catégories de personnes mentionnées au premier alinéa du présent article.

CHAPITRE III - EXPLOITATION ET GESTION**Article 106**

La gestion d'aéroports couvre l'ensemble des prestations commerciales et industrielles au sol nécessaire aux aéronefs, passagers, fret, poste ainsi qu'aux usagers et exploitants des aéroports et domaines aéroportuaires, à l'exclusion des services de la navigation et de la circulation aériennes.

Lorsque le signataire de la convention prévue au premier alinéa de l'article 99 ne se conforme pas aux obligations qui lui incombent du fait de cette convention, le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer la mise en régie de l'exploitation de l'aéroport aux frais du signataire ou la résiliation de la convention.

Article 107

Pour des raisons de défense nationale, l'Etat peut se substituer temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aéroport dans des conditions définies par décret pris en Conseil des ministres.

Article 108

Il est requis une autorisation préalable du gestionnaire ou de l'exploitant de l'aérodrome pour toute occupation du domaine public aéroportuaire.

SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE**Article 109**

Sur les aéroports, les services d'assistance en escale sont fournis par les transporteurs aériens, les exploitants d'aéroports et les prestataires agréés à cet effet par l'autorité administrative compétente.

Les conditions de délivrance de l'agrément doivent être objectives, transparentes et non discriminatoires.

Un décret pris en Conseil des ministres précise les conditions d'application du présent article, notamment les conditions de délivrance de l'agrément ainsi que les conditions dans lesquelles l'administration peut limiter le nombre de prestataires ou de transporteurs aériens fournissant des services d'assistance en escale.

Les transporteurs aériens ne peuvent assurer leur auto assistance que sur autorisation de l'Administration d'aviation civile.

CHAPITRE IV - REDEVANCES AÉRONAUTIQUES**Article 110**

Les services publics aéroportuaire donnent lieu à une rémunération sous forme de redevances pour services rendus.

Pour la détermination des redevances, peuvent être prises en compte, outre les dépenses correspondant à des investissements déjà réalisés, les dépenses engagées voire futures liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service.

Le montant des redevances peut faire l'objet de modulations limitées, à la hausse ou à la baisse, pour des motifs d'intérêt général au nombre desquels figurent l'amélioration de l'utilisation des infrastructures, la création de nouvelles liaisons ou la réduction ou la compensation des atteintes à l'environnement. La modulation des redevances doit être fondée sur des critères pertinents, objectifs et transparents.

Le montant total de ces redevances ne peut excéder l'ensemble des coûts des services rendus sur l'aéroport.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les modalités d'application du présent article, notamment les conditions dans lesquelles les dépenses engagées ou futures peuvent être prises en compte pour la détermination des redevances, les règles relatives au champ, à l'assiette et aux modulations des redevances, ainsi que les principes et les modalités de fixation de leurs tarifs.

Article 111

L'occupation ou l'utilisation du domaine public d'un aérodrome appartenant à l'État par un tiers autorisé à cet effet donne lieu à la perception d'une redevance au profit de l'exploitant de l'aérodrome concerné.

Pour les aérodromes n'appartenant pas à l'État, la perception de cette redevance est subordonnée à l'accord du signataire de la convention prévue au premier alinéa de l'article 99.

Le montant de la redevance peut tenir compte des différents avantages retirés de l'occupation du domaine public.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les modalités d'application du présent article, notamment les principes et les modalités de fixation de la redevance d'occupation ou d'utilisation.

CHAPITRE V - ENVIRONNEMENT DES AÉRODROMES**Article 112**

Les travaux de construction, d'installation, d'extension ou de modernisation des aéroports, aérodromes et équipements aéronautiques sont soumis aux conditions prévues par la loi n° 01-020 du 30 mai 2001 relative aux pollutions et nuisances et le décret n° 08-346/P-RM du 26 juin 2008 relatif à l'étude d'impact sur l'environnement.

Ces travaux font préalablement l'objet, selon le cas, d'une étude d'impact environnemental et social ou d'une notice d'impact environnemental et social. Sur la base du rapport d'étude d'impact sur l'environnement, le ministère chargé de l'environnement délivre l'autorisation de réaliser lesdits travaux.

Article 113

Sans préjudice des dispositions des décrets pris pour l'application du présent code, les exploitants d'aérodromes, les transporteurs aériens, les prestataires de service d'assistance en escale, ainsi que tout autre organisme ou entreprise autorisé à occuper ou utiliser l'emprise d'un aérodrome sont tenus de se conformer, pour la gestion des déchets, rejets, bruits et nuisances de toute nature issus de leurs activités, conformément aux dispositions de la loi n° 01-020 du 30 mai 2001 relative aux pollutions et nuisances et ses décrets d'application.

Article 114

Les ouvrages, installations et activités aéroportuaire sont soumis à l'audit d'environnement prévu au chapitre 3 de la loi n° 01-020 du 30 mai 2001 relative aux pollutions et nuisances.

Article 115

Les infractions aux dispositions des articles 112, 113 et 114 sont poursuivies et réprimées dans les conditions prévues au chapitre 10 de la loi n° 01-020 du 30 mai 2001 relative aux pollutions et nuisances.

AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

Article 116

L'aménagement et l'exploitation des aérodromes à usage restreint et des aérodromes à usage privé doivent être conformes aux normes techniques ayant une incidence sur la sécurité prévues à l'article 90, sauf si des dérogations à une ou plusieurs de ces normes sont accordées.

Article 117

L'exploitant d'un aérodrome à usage restreint, les entreprises ou organismes implantés sur cet aérodrome sont tenus de se conformer, chacun dans son domaine d'activité, aux règlements et mesures de police adoptés en vue d'y assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité.

Article 118

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions de création, d'utilisation, d'exploitation et de contrôle des aérodromes à usage restreint et des aérodromes à usage privé.

TITRE III - SERVITUDES AERONAUTIQUES

CHAPITRE UNIQUE

Article 119

Les servitudes aéronautiques assurent à la navigation aérienne, conformément à l'annexe 14 de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application du présent article, notamment les types de servitudes ainsi que les conditions et modalités de leur établissement.

TITRE IV - DISPOSITIONS PENALES

SERVITUDES AERONAUTIQUES

Article 120

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 10 000 000 de francs au plus. En cas de récidive, les infractions sont punies d'une amende portée au double de celle prévue au premier alinéa du présent article et d'un emprisonnement de 3 mois au plus ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 121

Sur réquisition du ministère public agissant à la demande du ministre chargé de l'aviation civile ou de la défense, le tribunal saisi aux fins de poursuite impartit aux personnes qui contreviennent aux dispositions de l'article 120 un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage, sous peine d'une astreinte de 50 000 francs au plus par jour de retard.

S'il y a lieu, l'astreinte court à compter de l'expiration du délai impartit par le tribunal et jusqu'au jour où la situation est régularisée.

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

PROTECTION DES AERODROMES, DES AERONEFS AU SOL ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE

Article 122

Sans préjudice, le cas échéant, de l'application des dispositions du code pénal réprimant les destructions, dégradations et détériorations des biens et celles relatives aux infractions contre la sécurité de l'aviation civile, est puni de la réclusion criminelle de cinq à dix ans et d'une amende de 10 000 000 de francs ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque volontairement :

- a) détruit ou endommage les installations ou services destinés à assurer le contrôle de la circulation des aéronefs, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne ou l'assistance météorologique ;
- b) perturbe le fonctionnement de ces installations ou services ;
- c) détruit ou endommage un aéronef dans l'emprise d'un aérodrome ;
- d) entrave la navigation ou la circulation des aéronefs ;
- e) interrompt le fonctionnement des services d'un aérodrome si cet acte porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité à l'intérieur de cet aérodrome.

Pour les infractions prévues au présent article, la tentative du délit est punie comme le délit lui-même. S'il résulte de ces faits, des blessures ou maladies, la peine est celle de la réclusion criminelle de dix à vingt ans. S'il résulte de ces faits, la mort d'une ou plusieurs personnes, la peine est celle de la réclusion criminelle à perpétuité, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions du code pénal réprimant les homicides volontaires.

Article 123

Sur un aéroport ou dans l'un des lieux mentionnés à l'article 92, lorsqu'un procès-verbal est dressé pour constater que des dégradations ou des travaux sont susceptibles d'entraver ou de porter atteinte à la sécurité de la navigation aérienne ou des services aéronautiques, le gestionnaire de l'aéroport ou l'autorité compétente mentionnée à l'article 127 peut adresser une mise en demeure aux contrevenants leur enjoignant de cesser les travaux et, le cas échéant, de rétablir les lieux dans leur état initial.

Si la mise en demeure n'est pas suivie d'effet, l'autorité compétente ou le gestionnaire de l'aéroport peut faire procéder d'office à l'exécution des travaux de remise en état des lieux aux frais des contrevenants.

Article 124

Quiconque fait pénétrer ou laisse séjourner sur l'emprise d'un aéroport affecté à un service public, sans titre régulier d'occupation, des bestiaux, bêtes de trait, de charge ou de monture, est passible d'une amende comprise entre 50 000 et 1 000 000 de francs et peut, en outre, être déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

En cas de nécessité absolue ou de danger immédiat, la brigade de gendarmerie des transports aériens est habilitée à procéder à l'abattage de tout animal divagant qui nuit à la sécurité des personnes et des biens.

Article 125

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 des autorités aéroportuaires.

Article 126

Dans les cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement prévues à l'article 125, le gestionnaire de l'aéroport ou l'autorité compétente mentionnée à l'article 127 peut prendre d'office toutes les dispositions utiles pour faire dégager les pistes, bandes, voies de circulation ou aires ainsi que leurs dégagements, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef.

Les mêmes dispositions peuvent être prises par le gestionnaire de l'aéroport ou l'autorité compétente dans le cas où le propriétaire ou le gardien d'un véhicule, d'un animal ou de tous objets encombrants ou constituant un obstacle ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement. L'enlèvement a lieu aux frais et risques dudit propriétaire ou gardien.

Article 127

Les procès-verbaux établis pour constater les infractions prévues au présent chapitre sont adressées au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile qui les transmet sans délai au Procureur de la République et qui peut présenter des observations devant la juridiction saisie des poursuites.

Article 128

La réparation des atteintes portées au domaine public par les infractions mentionnées au présent chapitre est assurée par le tribunal administratif territorialement compétent, saisi à cet effet par l'autorité prévue à l'article 127.

DISPOSITIONS COMMUNES**Article 129**

Les infractions mentionnées aux chapitres I et II du présent titre peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés, outre par les officiers et agents de police judiciaire ainsi que par les inspecteurs de l'aviation civile commissionnés à cet effet et assermentés dans les conditions prévues par décret pris en Conseil des ministres.

Article 130

Sans préjudice de la compétence reconnue aux officiers et agents de police judiciaire ainsi que par les inspecteurs de l'aviation civile par les dispositions de l'article 129, les infractions mentionnées aux chapitres I et II du présent titre peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés par tous agents civils ou militaires habilités à cet effet et assermentés dans les conditions prévues par décret pris en Conseil des ministres.

Article 131

Les infractions mentionnées aux chapitres I et II du présent titre sont poursuivies devant les juridictions judiciaires de droit commun, sous réserve de la compétence des juridictions militaires dans les cas prévus par le code de justice militaire. Copie des jugements rendus par ces tribunaux est adressée par les parquets compétents à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

CONTRÔLE SANITAIRE AUX FRONTIÈRES**Article 132**

Conformément à l'article 3 de la loi n° 98-035 du 20 juillet 1998 régissant le contrôle sanitaire aux frontières, tout fonctionnaire, tout responsable ou officier d'un aéronef, tout médecin qui, dans un document ou une déclaration, altère ou dissimule sciemment les faits ou qui omet d'informer l'autorité sanitaire de faits à sa connaissance qu'il était dans l'obligation de révéler en application des règlements sanitaires, est puni d'une peine de six mois à deux ans d'emprisonnement, et d'une amende de 60 000 à 1 500 000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

SERVICES AERIENS**TRANSPORT AERIEN****CONTRAT DE TRANSPORT****SECTION 1 - TRANSPORT DE PERSONNES****Article 133**

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

Article 134

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

Article 135

La responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ou de la convention de Montréal du 28 mai 1999 ou de toute convention les modifiant et applicable au Mali.

Lorsque le transport n'est pas international au sens de ces Conventions, la responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ou de toute Convention la modifiant et applicable au Mali.

Article 136

1. Le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions de la Convention de Varsovie qui excluent ou limitent sa responsabilité lorsque le dommage résulte de son dol ou d'une faute inexcusable commise par lui-même ou un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation sans raison valable.

2. A défaut de protestation dans les délais prévus, toute action contre le transporteur est irrecevable, sauf si la personne susceptible d'engager une telle action a été empêchée de formuler ses protestations par un cas de force majeure ou par le transporteur ou lorsque celui-ci a dissimulé des faits pouvant donner lieu à une telle action.

Article 137

L'action en responsabilité contre le transporteur de personnes doit être intentée, sous peine de déchéance, dans les deux ans à compter du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination, ou de l'arrêt du transport aérien.

Article 138

Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de décès ou de blessure d'un passager du seul fait que l'accident qui a causé le décès ou la blessure s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute opération d'embarquement ou de débarquement.

Article 139

En cas d'application de la convention de Varsovie, la limite de la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est fixée à 16 600 Droits de Tirage Spéciaux, soit 12 254 950 francs.

Article 140

1. En cas d'application de la convention de Montréal, pour tout dommage visé à l'article 138 à concurrence de 100 000 Droits de Tirage Spéciaux, soit 73 825 000 francs par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.

Toutefois, dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne.

2. En cas d'application de la convention de Montréal, pour tout dommage visé à l'article 138 au-delà de 100 000 Droits de Tirage Spéciaux, soit 73 825 000 francs par passager, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve :

- a) que le dommage n'est pas dû à sa négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable de sa part, de ses préposés ou de ses mandataires, ou
- b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

Article 141

Le commandant de bord a la faculté d'imposer les mesures de contrainte nécessaires à toute personne parmi les passagers qui peut présenter un danger pour la sécurité ou le bon ordre à bord d'un aéronef. Il peut débarquer ces personnes.

Article 142

Les violences commises dans un aéronef ou dans un lieu destiné à l'accès à un aéronef sont punies dans les conditions prévues au code pénal.

SECTION 1 - TRANSPORT DES MARCHANDISES**Article 143**

Le contrat de transport de marchandises par air est constaté par une Lettre de Transport Aérien (LTA) ou un récépissé délivré par le transporteur.

Article 144

La responsabilité du transporteur de marchandises ou de bagages est régie par les dispositions de la Convention de Varsovie ou de la Convention de Montréal comme prévu aux articles 135, 136 et 137.

Article 145

Les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 22 de la Convention de Montréal qui limitent la responsabilité du transporteur ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de celui-ci ou de l'un de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de ses fonctions, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

Article 146

Le jet de marchandises indispensable à la sécurité 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 147

Afin d'assurer la sûreté des vols, le transporteur aérien met en œuvre des mesures de sûreté sur le fret et les colis postaux avant leur embarquement dans les aéronefs.

Le transporteur aérien :

- soit effectue des contrôles de sûreté mentionnées à l'article 104 du fret et des colis postaux qui lui sont remis ;

- soit s'assure que ce fret ou ces colis postaux lui sont remis par un « agent habilité ».

Peut être agréé en qualité d' « agent habilité » par l'autorité administrative compétente, l'agent, le transitaire ou toute autre entreprise ou organisme qui applique au fret et au courrier les procédures et les contrôles de sûreté requis par la réglementation ou l'autorité compétente.

Le fret et les colis postaux qui, de par leurs caractéristiques, ne peuvent pas être contrôlés après leur conditionnement, doivent être remis à l'« agent habilité » ou, à défaut, au transporteur aérien, exclusivement par un « expéditeur connu ». Peut être agréé en qualité d'« expéditeur connu », l'entreprise ou l'organisme qui expédie du fret et des colis postaux à son propre compte, met en œuvre des procédures appropriées pendant le conditionnement de ce fret et de ces colis postaux et préserve leur intégrité jusqu'à leur remise à un « agent habilité » ou, à défaut, au transporteur aérien.

Sous le contrôle des officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de police, les militaires de la gendarmerie ainsi que les agents des douanes vérifient que l'« agent habilité » se conforme aux conditions de délivrance de l'agrément.

À cet effet, ils ont accès à tout moment aux locaux, terrains, installations et documents à usage professionnel des titulaires ou des demandeurs de l'agrément. Ils peuvent en outre, dans la mesure où cela est nécessaire à l'accomplissement de leurs missions, exiger l'ouverture de tous colis, bagages et véhicules professionnels en présence de l'agent ou d'un représentant de l'entreprise ou de l'organisme.

Les agents visés aux articles 129 et 130 ainsi que les organismes techniques habilités à cet effet vérifient que les titulaires ou les demandeurs de l'agrément en qualité d'« expéditeur connu » se conforment aux conditions de délivrance de cet agrément.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application du présent article.

SECTION 2 - LOCATION ET AFFRETEMENT D'AERONEFS**Article 148**

La location d'un aéronef est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage.

Article 149

L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage. L'équipage reste sous la direction du fréteur, sauf convention contraire.

Article 150

Toute entreprise frétant un aéronef à titre onéreux, pour une opération de transport, est soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public.

Article 151

Afin d'assurer le respect des normes de sécurité, des règles en matière de responsabilité et des conditions économiques applicables, les contrats de location et d'affrètement sont soumis à une autorisation préalable de l'autorité administrative compétente dans des conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Article 152

En application de l'article 83 bis de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, lorsqu'un aéronef immatriculé au Mali est exploité, en vertu d'un contrat de location, d'affrètement ou de tout autre arrangement similaire, par une personne physique ou morale ayant son siège ou son principal établissement, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre Etat contractant, l'Etat malien peut, par accord avec cet Etat, lui transférer tout ou partie des fonctions et obligations que les articles 12, 30, 31 et 32a) de la convention confèrent à l'Etat malien, en sa qualité d'Etat d'immatriculation, à l'égard de cet aéronef.

Dans des conditions identiques à celles prévues au premier alinéa du présent article, lorsque l'Etat malien est l'Etat de l'exploitant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant, l'Etat malien peut accepter, par accord avec cet Etat, que lui soit transféré tout ou partie des fonctions et obligations que la convention confère à cet Etat, à l'égard de cet aéronef.

L'Etat d'immatriculation est dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées. Le transfert des fonctions et obligations ne porte effet à l'égard des autres Etats contractants qu'après l'accomplissement des formalités prévues au b) de l'article 83 bis.

SECTION 3 - PRIX EXCESSIVEMENT ELEVE OU ANORMALEMENT BAS**Article 153**

Le fait pour un transporteur aérien ou un prestataire de services de transport aérien de ne pas se conformer à une décision administrative prononçant la suspension de l'application du tarif de base excessivement élevé ou anormalement bas, prise en application des dispositions communautaires de l'UEMOA et/ou de la CEDEAO relative aux tarifs de passagers, de fret et de poste applicables aux services aériens à l'intérieur, de et vers les Etats membres de l'UEMOA et/ou de la CEDEAO, est puni d'une amende établie conformément à la législation et à la réglementation en vigueur en matière de concurrence.

Les infractions sont recherchées et constatées dans les conditions prévues par les dispositions communautaires de l'UEMOA et/ou de la CEDEAO relatives à la coopération entre la Commission et les structures nationales de concurrence des États membres et par la législation malienne en matière de concurrence.

ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

Article 154

Est considérée comme entreprise de transport aérien, toute personne physique ou morale offrant ou exploitant un service aérien régulier et/ou non régulier, possédant un agrément en cours de validité.

Article 155

L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'un agrément de transporteur aérien et d'un permis d'exploitation aérienne délivrés par l'autorité administrative compétente dans des conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres et conformément à la réglementation internationale et aux dispositions communautaires de l'UEMOA et/ou de la CEDEAO relatives à l'agrément de transporteur aérien.

Pour les transports aériens de passagers, de fret ou de courrier qui ne relèvent pas de ces réglementations, l'activité de transporteur aérien public est subordonnée à des conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Article 156

L'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national est soumise à autorisation préalable de l'autorité administrative compétente, dans des conditions fixées par un décret pris en Conseil des ministres et, pour ceux de ces services relevant de la réglementation communautaire de l'UEMOA fixant les conditions d'accès des transporteurs aériens de l'UEMOA aux liaisons aériennes intracommunautaires, conformément aux dispositions de ladite réglementation et de la Décision de Yamoussoukro.

Article 157

L'exploitation de services de transport aérien public de passagers et de fret entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national est réservée aux transporteurs communautaires sauf dérogations spéciales et temporaires accordées par l'autorité compétente.

Article 158

Lorsqu'une activité de transport aérien est exercée par une entreprise non régulièrement autorisée, le ministre chargé de l'aviation civile peut décider, après mise en demeure adressée à cette entreprise, la mise sous séquestre des appareils utilisés.

Article 159

En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des amendes administratives prononcées par le ministre chargé de l'aviation civile à l'encontre de toute entreprise qui exerce une activité de transport aérien sans autorisation ou en infraction aux conditions prescrites par les autorisations qui lui ont été délivrées, ledit ministre peut, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant dans les conditions prévues à l'article 45.

Article 160

En vue d'assurer la sécurité aérienne, les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique exercé par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles 54, 56 et 57. Les dépenses entraînées par ce contrôle sont à la charge des entreprises de transport aérien.

Article 161

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile peut déléguer certaines de ses attributions de contrôle à un organisme technique habilité à cet effet.

Article 162

Les tarifs aériens de passagers, de fret et de poste sont fixés librement.

Ces tarifs sont soumis à dépôt préalable.

L'autorité compétente peut suspendre l'application du tarif de base excessivement élevé ou anormalement bas au sens des dispositions communautaires de l'UEMOA et/ou de la CEDEAO relatives aux tarifs de passagers, de fret et de poste applicables aux services aériens à l'intérieur, de et vers les États membres de l'UEMOA et/ou de la CEDEAO. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux tarifs aériens de passagers, de fret et de poste établis en application d'obligations de service public.

Article 163

Tous les transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs qui utilisent l'espace aérien à l'intérieur, à destination, en provenance ou au-dessus du territoire de l'État malien sont tenus, indépendamment de leur nationalité, de contracter une assurance couvrant en tout temps leur responsabilité civile, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers à la surface, conformément aux dispositions des conventions internationales applicables au Mali.

Les transporteurs aériens et, lorsqu'il y a lieu, les exploitants d'aéronefs apportent la preuve qu'ils satisfont aux exigences d'assurance en déposant auprès des autorités compétentes maliennes un certificat d'assurance ou une autre preuve d'assurance valable. Les autorités maliennes s'assurent que les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs respectent les règles en matière d'assurance, notamment en demandant, si cela est nécessaire, des preuves supplémentaires de la part du transporteur aérien, de l'exploitant d'aéronefs ou de l'assureur concerné.

Le défaut d'assurance ou l'assurance inappropriée au type de risque à couvrir fait l'objet de sanctions proportionnées et dissuasives.

Article 164

Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions et manquements aux dispositions du présent livre et des décrets pris pour son application les agents énumérés à l'article 86, commissionnés à cet effet et assermentés.

Article 165

Les conditions d'application des articles 157, 158, 160 et 162 sont déterminées par décret pris en Conseil des ministres.

TRAVAIL AERIEN

CHAPITRE UNIQUE

Article 166

Le travail aérien se définit comme toute activité au cours de laquelle 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.

Article 167

L'exercice d'une activité de travail aérien est subordonné à la détention d'un agrément délivré par l'autorité administrative compétente.

Article 168

Avant toute utilisation, les aéronefs et leurs équipements destinés à un travail aérien doivent obtenir une licence d'exploitation délivrée par l'autorité compétente. La durée et les conditions de validité de la licence d'exploitation sont fixées par voie réglementaire.

Article 169

Lorsqu'une activité de travail aérien est exercée par une entreprise non régulièrement autorisée, le ministre chargé de l'aviation civile peut décider, après mise en demeure adressée à cette entreprise, la mise sous séquestre des appareils utilisés.

Article 170

Sans préjudice des dispositions de l'article 168, les dispositions des articles 160 et 161 relatives au contrôle technique des entreprises de transport aérien en vue d'assurer la sécurité aérienne sont applicables aux entreprises de travail aérien.

Article 171

La responsabilité des exploitants de services de travail aérien peut être engagée pour les dommages causés aux personnes et aux biens à la surface du fait de ces services.

Article 172

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application du présent chapitre.

VOLS PRIVES

CHAPITRE UNIQUE

Article 173

Les conditions d'exécution des vols privés sont fixées par un arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

PERSONNELS DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

CATEGORIES DE PERSONNELS, TITRES ET QUALIFICATIONS ET MEDECINE AERONAUTIQUE

CATÉGORIES DE PERSONNELS

Article 174

Aux termes des dispositions du présent code, les personnels de l'aéronautique civile sont regroupés dans les catégories de personnels spécialisés ci-après :

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

TITRES ET QUALIFICATIONS

Article 175

Nul ne peut exercer les fonctions de personnel navigant d'un aéronef civil ou les fonctions d'un autre personnel aéronautique s'il ne détient une licence éventuellement assortie d'une qualification en cours de validité conformément aux dispositions prises par l'autorité administrative compétente.

Article 176

Les titres aéronautiques désignés sous l'appellation de licences ou certificats attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvrent le droit à leurs titulaires de remplir les fonctions correspondantes, sous réserve, le cas échéant, de la possession des qualifications propres à un type d'appareil, à un équipement ou aux conditions de vol et de l'aptitude médicale requise correspondante.

Les licences, les certificats et les qualifications sont délivrés par l'autorité administrative compétente après examen et sont soit acquis définitivement, soit valables pour une période limitée. Dans ce dernier cas, le maintien de leur validité est soumis à la vérification des aptitudes requises.

Article 177

Les licences, certificats ou qualifications délivrés par un Etat étranger peuvent être reconnus comme équivalents aux licences, certificats ou qualifications délivrés au Mali dans des conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

MÉDECINE AÉRONAUTIQUE

Article 178

Pour exercer leur fonction, les personnels navigants ainsi que les personnels assurant les services du contrôle de la circulation aérienne doivent détenir un certificat médical en cours de validité.

Article 179

Ces certificats sont délivrés, après examen, par des médecins examinateurs ou des organismes de médecine aéronautique agréés par l'autorité administrative compétente dans des conditions fixées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile. Celles-ci portent notamment sur les moyens matériels spécifiques mis en œuvre et sur la formation en médecine aéronautique du personnel médical.

Article 180

L'agrément des organismes de médecine aéronautique et des médecins examinateurs peut être retiré lorsque l'une des conditions d'agrément ou d'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels utilisés un risque pour la sécurité et après que la personne concernée a été mise en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

Ces organismes et ces médecins sont soumis au contrôle de l'autorité administrative compétente dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles 54, 56 et 57.

Article 181

Les décisions prises par les organismes de médecine aéronautique ou les médecins examinateurs peuvent faire l'objet, par l'intéressé ou son employeur, d'un recours auprès de l'autorité administrative compétente.

PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

RÈGLES GÉNÉRALES

Article 182

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 :

- le commandement et la conduite des aéronefs ;
- le service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la marche et à la navigation de l'aéronef ;
- les services complémentaires de bord, notamment, le personnel navigant de cabine du transport aérien ;
- 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.

Article 183

Le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile appartient à l'une des deux catégories suivantes :

1. transport aérien.
2. travail aérien.

Article 184

Les personnes ressortissantes d'un État non membre de l'UEMOA et/ou de la CEDEAO peuvent être autorisées à exercer, temporairement, les activités réservées par l'article 182 au personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

Un décret pris en Conseil des ministres précise les conditions de l'autorisation prévue au premier alinéa ainsi que les modalités de l'inscription des personnes ressortissantes d'un État non membre de l'UEMOA et/ou de la CEDEAO sur les registres du personnel mentionnés à l'article 185.

REGISTRES

Article 185

Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile s'il n'est inscrit sur le registre spécial correspondant à sa catégorie.

Toutefois, le personnel des services complémentaires de bord recruté pour une durée inférieure à six mois n'est pas soumis à cette procédure d'enregistrement.

Ledit registre est tenu sous la responsabilité de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Article 186

Pour être inscrit sur un des registres mentionnés à l'article 185, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

- a) être de nationalité malienne ou ressortissant d'un État membre de l'UEMOA et/ou de la CEDEAO ;
- b) être titulaire des brevets ainsi que, suivant le cas, des licences en état de validité correspondant au registre considéré ;
- c) 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.

Les conditions d'inscription et de réinscription, de modification, de refus, de suspension, de radiation d'inscription au registre sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

COMMANDANT DE BORD ET ÉQUIPAGE

Article 187

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

Article 188

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 189

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

En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant et de justifier sa décision.

Article 190

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 :

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

Tout litige né de l'application du présent article, à défaut de règlement amiable, sera porté devant le tribunal compétent.

CONDITIONS DE TRAVAIL**Article 191**

Les dispositions du code du travail et des textes pris pour son application sont applicables aux conditions de travail du personnel navigant professionnel sous réserve des dispositions du présent chapitre et de celles prises pour leur application.

Article 192

L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit et validé par l'autorité compétente.

L'employeur peut ne pas utiliser le navigant en période de délai-préavis, mais 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 193

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 à partir 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 194

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, y compris ceux qui sont précisés à l'article 193.

Article 195

En cas d'internement, détention ou 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 dispositions plus favorables, l'exploitant verse mensuellement, pendant toute la durée de la prorogation du contrat, aux ayants droit ou, à leur défaut, à la personne désignée par le membre de l'équipage visé au premier alinéa du présent article, 60 % du salaire global mensuel moyen des douze mois précédents.

Article 196

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 197

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 saisie ou de mise 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.

Article 198

Pour des raisons de sécurité, la durée du temps de service des salariés qui exercent l'une des fonctions énumérées à l'article 182 ne peut excéder une limite définie par décret pris en Conseil des ministres. Ce décret régit le temps de vol, le temps de repos, la longueur des trajets et le nombre d'étapes des vols, ainsi que le travail aérien sur différents types et catégories d'aéronefs.

Article 199

L'employeur est tenu de souscrire une police d'assurance risques professionnels pour les personnels navigants.

Article 200

Sous réserve de dispositions plus favorables prévues par la législation malienne, 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 conseil médical 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 mois suivants ;
- la moitié de ce salaire pendant les trois mois suivant cette première période.

Article 201

Sous réserve de dispositions plus favorables prévues par la législation malienne, en cas d'incapacité résultant d'un accident du 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 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 :

- 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.

Article 202

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.

DISPOSITIONS PÉNALES**Article 203**

Est punie d'une amende allant de 1 200 000 à 12 000 000 de francs et d'un emprisonnement d'un an au plus, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura exercé un des emplois correspondant aux licences et qualifications du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en infraction avec les dispositions du présent titre.

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 au présent titre.

PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL**CHAPITRE UNIQUE****Article 204**

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

Le personnel navigant non professionnel exerce toutes les activités définies à l'article 182 sur tout avion transportant ou non des passagers et qui n'est pas exploité contre rémunération.

Article 205

Le personnel navigant non professionnel doit être muni des licences et qualifications correspondant à ses aptitudes. Les conditions de délivrance et de maintien en état de validité de ces titres sont fixées par l'autorité administrative compétente.

AUTRES PERSONNELS AERONAUTIQUES**CHAPITRE UNIQUE****Article 206**

Les autres personnels aéronautiques sont :

- le personnel des services de la circulation aérienne ;
- l'agent technique d'exploitation ;
- le technicien de maintenance d'aéronef.

Article 207

Le personnel des services de la circulation aérienne comprend les personnels assurant les services du contrôle de la circulation aérienne, les personnels assurant le service d'information de vol et d'alerte sur un aérodrome et les personnels de maintenance des équipements de navigation aérienne.

Pour exercer ses fonctions de gestion du trafic aérien, le contrôleur de la circulation aérienne doit être titulaire d'une licence et de qualifications en cours de validité correspondant aux prérogatives à exercer.

Pour assurer ses fonctions, le personnel assurant le service d'information de vol et d'alerte sur un aérodrome doit être titulaire de la qualification en cours de validité correspondant aux prérogatives à exercer.

Les conditions de délivrance de ces titres sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article 208

Pour exercer ses fonctions, l'agent technique d'exploitation doit être titulaire d'une licence. Les attributions des agents techniques d'exploitation sont définies par l'autorité administrative compétente.

Les conditions de délivrance de ces titres sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article 209

Pour exercer ses fonctions, le technicien de maintenance d'aéronef doit être titulaire d'une licence et de qualifications en cours de validité. Les attributions des techniciens d'entretien d'aéronef sont définies par l'autorité administrative compétente.

Les conditions de délivrance de ces titres sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

DISCIPLINE

CHAPITRE UNIQUE

Article 210

Un conseil de discipline des personnels navigants de l'aéronautique civile, organisé par la législation malienne, est chargé de proposer au ministre chargé de l'aviation civile l'application des sanctions prévues à l'article 211 ci-dessous à l'égard des membres du personnel navigant de l'aéronautique civile reconnus coupables d'infractions au présent code et aux textes subséquents pris en la matière.

Article 211

Les sanctions disciplinaires relevant de la compétence du conseil de discipline sont déterminées par décret pris en Conseil des ministres.

Article 212

La composition du Conseil de discipline est fixée par décret pris en Conseil des ministres.

Article 213

En cas de présomption grave au sujet de la responsabilité du commandant de bord ou d'un membre de l'équipage et en attendant les conclusions du conseil de discipline, l'autorité aéronautique civile peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui, en aucun cas, n'excédera trois mois.

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

En ce qui concerne les autres personnels aéronautiques détenteurs de licence ou de qualification, la législation nationale de chaque État membre leur est appliquée en cas de présomption grave au sujet de la sécurité.

Article 214

L'intéressé peut récuser les membres du conseil de discipline dans les conditions prévues pour les juges par la législation nationale en vigueur. Il peut également se faire assister par un conseil de son choix.

FORMATION AERONAUTIQUE

CHAPITRE UNIQUE

Article 215

Les organismes dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des titres aéronautiques ainsi que les organismes dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des qualifications doivent être agréés par l'autorité administrative compétente.

Un décret pris en Conseil des ministres fixe les conditions d'agrément. Ces conditions portent sur l'organisation, les moyens humains et matériels, les garanties financières ainsi que sur les programmes de formation et d'opérations.

Article 216

Des examinateurs et instructeurs habilités à cet effet font passer les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence pour l'obtention et le renouvellement des titres aéronautiques et des qualifications.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'habilitation des examinateurs et instructeurs, notamment en ce qui concerne la détention des titres aéronautiques et des qualifications requis.

Article 217

Les organismes de formation, les examinateurs et instructeurs sont soumis au contrôle de l'autorité administrative compétente dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles 54, 56 et 57.

Article 218

L'agrément des organismes de formation ainsi que l'habilitation des examinateurs et des instructeurs prévus aux articles 215 et 216 peuvent être retirés lorsque l'une des conditions d'agrément ou d'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels utilisés un risque pour la sécurité. Le retrait ne peut avoir lieu qu'après que la personne concernée ait pu présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

Article 219

Les aéro-clubs régulièrement constitués et agréés bénéficient de subventions, d'avantages et d'exemptions, notamment de taxes et redevances sur les aérodromes, dans des conditions définies par décret pris en Conseil des ministres.

Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et des finances détermine les conditions dans lesquelles des jeunes de nationalité malienne de moins de vingt cinq ans, qui pratiquent une activité d'aviation au sein d'un aéro-club, peuvent bénéficier d'avantages financiers ou d'une autre nature en vue de leur perfectionnement. Ces avantages sont attribués par le ministre chargé de l'aviation civile.

ENQUETES TECHNIQUES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE

OBJET ET RESPONSABILITES DE L'ETAT EN MATIERE D'ENQUETES

CHAPITRE UNIQUE

Article 220

L'enquête technique menée à la suite d'un accident ou d'un incident d'aviation civile a pour seul objet de collecter et d'analyser des renseignements utiles, de déterminer les causes de cet accident ou incident, d'exposer des conclusions et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité dans le but de prévenir de futurs accidents ou incidents.

L'enquête technique ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

Article 221

Tout accident ou incident grave d'aviation civile fait l'objet d'une enquête.

Tout autre incident d'aviation civile peut faire l'objet d'une enquête si l'organisme d'enquête ou le ministre chargé de l'aviation civile estime pouvoir en tirer des enseignements en matière de sécurité aérienne.

Article 222

L'enquête technique relève de la compétence des autorités maliennes pour les accidents et incidents d'aviation civile survenus sur le territoire ou dans l'espace aérien malien. Elle peut concerner les Départements de la Justice, de la Santé, de la Sécurité Intérieure, de la Défense.

La compétence des autorités maliennes en matière d'enquête technique s'exerce également en dehors du territoire ou de l'espace aérien malien lorsque :

a) un accident ou un incident survenu sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre Etat implique un aéronef immatriculé au Mali ou exploité par une entreprise ayant son siège ou son principal établissement au Mali et si cet Etat n'ouvre pas d'enquête technique ;

b) un accident ou un incident survenu en dehors de tout territoire ou espace aérien national implique un aéronef immatriculé au Mali ou un aéronef dont l'Etat d'immatriculation n'ouvre pas d'enquête technique si cet aéronef est exploité par une entreprise ayant son siège ou son principal établissement au Mali.

Article 223

Les autorités maliennes peuvent déléguer à un Etat étranger la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique qui relève de leur compétence.

Les autorités maliennes peuvent accepter la délégation par un Etat étranger de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique.

Article 224

Tout accident ou incident grave d'aviation civile survenu à un aéronef sur le territoire ou dans l'espace aérien malien fait l'objet d'une notification dans les plus brefs délais et par les moyens les plus rapides aux Etats concernés et, le cas échéant, aux organismes régionaux et internationaux concourant à la sécurité de l'aviation civile dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ORGANISME D'ENQUETE

CHAPITRE UNIQUE

Article 225

L'enquête technique est effectuée par un organisme permanent ou ad hoc fonctionnellement indépendant.

Les membres de l'organisme 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.

L'organisme d'enquête est seul compétent pour déterminer l'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour effectuer celle-ci.

Article 226

Les attributions des enquêteurs techniques prévues au présent livre sont exercées par les seuls agents de l'organisme d'enquête désignés par le responsable de l'organisme et commissionnés à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile.

Cependant, des agents habilités à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile peuvent effectuer les actes d'enquête prévus aux articles 233 et 234 sous l'autorité du responsable de l'organisme d'enquête. Ces agents sont dénommés enquêteurs de première information.

Article 227

L'organisme d'enquête peut faire appel à des experts de nationalité étrangère pour l'assister dans l'enquête technique.

Article 228

Les Etats concernés par un accident ou un incident peuvent désigner un représentant qui participe à l'enquête technique.

Article 229

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les modalités d'application du présent chapitre, notamment la nature de l'organisme d'enquête, les conditions de nomination de ses membres, le mode de financement des enquêtes techniques, les conditions de commissionnement des enquêteurs techniques et d'habilitation des agents pouvant effectuer certains actes d'enquête ainsi que les cas et les conditions dans lesquels des experts de nationalité étrangère et des représentants d'autres États peuvent participer à l'enquête technique.

L'ENQUETE TECHNIQUE**OBLIGATION D'INFORMATION ET PRÉSERVATION DES ÉLÉMENTS DE L'ENQUÊTE****Article 230**

Toute personne physique ou morale qui, de par ses fonctions ou son activité, est appelée à connaître d'un accident ou d'un incident d'aviation civile, est tenue d'en rendre compte sans délai au ministre chargé de l'aviation civile, à l'organisme d'enquête lorsque celui-ci a un caractère permanent ou, le cas échéant, pour une personne physique, à son employeur dans des conditions définies par décret pris en Conseil des ministres.

La même obligation s'applique à l'égard de la connaissance d'un « événement ». Est considéré comme un « événement » tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelles, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave ou à un incident d'aéronef d'aviation civile tels qu'ils sont définis à l'annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

Une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile ou d'un « événement », dans les conditions prévues aux premier et deuxième alinéas du présent article, ne peut faire l'objet d'aucune sanction disciplinaire ou administrative, sauf en cas de manquement manifeste de sa part aux règles de sécurité.

Article 231

Sur les lieux où est survenu un accident, nul ne peut, de quelque façon que ce soit, modifier ou déplacer les éléments de l'enquête ou procéder à des prélèvements de ou sur ces éléments, qu'il s'agisse des lieux proprement dits, de l'aéronef ou de son épave, sauf si des exigences de sécurité ou la nécessité de porter assistance aux victimes le commandent.

Article 232

Le personnel navigant ainsi que les organismes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident prennent les mesures de nature à préserver les éléments et les informations pouvant être utiles à l'enquête, notamment les enregistrements de toute nature.

Article 233

Si nécessaire, lors de leur intervention sur le lieu de l'accident ou de l'incident, telle que définie à l'article 234, les enquêteurs techniques ou, à défaut, les enquêteurs de première information prennent les mesures propres à assurer la préservation des indices.

POUVOIRS DES ENQUÊTEURS**Article 234**

Les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information ont accès immédiatement et librement au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef ou à son épave et à son contenu pour procéder aux constatations utiles.

L'autorité judiciaire est préalablement informée de leur intervention sur le lieu d'un accident.

Les enquêteurs techniques, les enquêteurs de première information et toute personne autorisée à participer à l'enquête technique en vertu des dispositions du présent livre et du décret pris pour son application doivent être munis, dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions ou de leur participation à l'enquête, d'une pièce d'identité ainsi que des documents officiels attestant de leurs prérogatives.

Article 235

Les enquêteurs techniques ou, sur instruction du responsable de l'organisme d'enquête, les enquêteurs de première information peuvent procéder, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, pièces ou de tout élément qu'ils estiment susceptibles de contribuer à la détermination des causes de l'accident ou de l'incident.

Lorsque l'accident ou l'incident a entraîné l'ouverture d'une enquête judiciaire, les enquêteurs techniques ne peuvent procéder au prélèvement prévu au premier alinéa du présent article qu'avec l'accord du procureur de la République ou du juge d'instruction. À défaut d'accord, ils sont informés de la tenue de l'expertise judiciaire, ont le droit d'y assister et d'en exploiter les résultats pour les besoins de l'enquête technique.

Article 236

Les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des enregistreurs de bord et à tout autre enregistrement jugé utile et peuvent procéder à leur exploitation dans les conditions suivantes :

1. Les enquêteurs techniques ou, sur instruction du responsable de l'organisme d'enquête, les enquêteurs de première information peuvent procéder, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, au prélèvement des enregistreurs de bord et des supports d'enregistrement.

2. En cas d'ouverture d'une enquête judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement sont, selon les modalités prévues au code de procédure pénale, préalablement saisis par l'autorité judiciaire puis mis à la disposition des enquêteurs techniques, à leur demande, qui prennent copie des enregistrements sous le contrôle d'un officier de police judiciaire.

3. Le contenu des enregistrements est exploité par les enquêteurs techniques, en vertu des points 1 et 2 du présent article, exclusivement aux fins de l'enquête technique.

Article 237

Les enquêteurs techniques entendent les représentants des entreprises ou organismes ainsi que le personnel navigant en relation avec l'accident ou l'incident. Ils peuvent également entendre toute autre personne dont ils estiment l'audition utile.

Les enquêteurs techniques peuvent obtenir, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, la communication de toute information ou de tout document concernant les circonstances, personnes, entreprises ou organismes et matériels en relation avec l'accident ou l'incident.

Lorsque les informations ou documents mentionnés au deuxième alinéa du présent article sont détenus par l'autorité judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent en obtenir copie. Toutefois, les dossiers médicaux ou les données médicales ne peuvent être communiqués qu'à un médecin rattaché à l'organisme d'enquête.

Article 238

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

Article 239

Tous les actes d'enquête prévus au présent chapitre sont consignés dans un registre d'enquête comportant la date et l'heure de l'intervention, le nom et la signature du ou des enquêteurs y ayant procédé.

DIFFUSION ET TRAITEMENT DES INFORMATIONS ET DES RAPPORTS D'ENQUÊTE

CHAPITRE UNIQUE

Article 240

Tous les membres de l'organisme d'enquête ainsi que tous les experts et représentants participant à l'enquête sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues au code pénal.

Par dérogation aux dispositions du premier alinéa du présent article, le responsable de l'organisme d'enquête peut rendre publiques des informations sur le déroulement de l'enquête technique et ses éventuelles conclusions provisoires et, afin de prévenir un accident ou un incident grave, transmettre des informations résultant de l'enquête technique à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et aux personnes physiques et morales dont l'action concourt à la sécurité du transport aérien.

Article 241

En cours d'enquête, l'organisme d'enquête peut formuler des recommandations de sécurité lorsqu'il estime que la prévention d'un accident ou d'un incident grave nécessite l'adoption et la mise en œuvre dans les délais les plus brefs de mesures correctrices résultant de ces recommandations.

Article 242

A l'issue de l'enquête technique, l'organisme d'enquête rend public un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident.

Ce rapport préserve l'anonymat des personnes concernées. Il ne comporte que des informations résultant de l'enquête technique nécessaires à la détermination des causes de l'accident ou de l'incident et, le cas échéant, des recommandations de sécurité.

Article 243

Avant la remise du rapport prévu à l'article 242, l'organisme d'enquête peut recueillir les observations des autorités, organismes, entreprises et personnels intéressés qui sont tenus au secret professionnel quant à la teneur de cette consultation.

Article 244

Les autorités maliennes adoptent dans les plus brefs délais les mesures correctrices résultant des recommandations de sécurité émises par l'organisme d'enquête. Toute différence avec ces recommandations doit être justifiée.

Les mesures correctrices, leurs éventuelles différences avec les recommandations de sécurité et la justification de ces différences font l'objet d'une publication annuelle.

DISPOSITIONS PENALES

CHAPITRE UNIQUE

Article 245

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 10 000 000 de francs d'amende le fait, pour les personnes qui, de par leurs fonctions, sont appelées à connaître d'un accident ou d'un incident, de ne pas en rendre compte dans les conditions définies au premier alinéa de l'article 230.

Article 246

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 10 000 000 de francs d'amende le fait d'entraver l'action de l'organisme d'enquête :

a) soit en s'opposant à l'exercice des fonctions dont sont chargés les enquêteurs techniques ;

b) soit en refusant de leur communiquer les enregistrements, les matériels, les renseignements et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître.

Article 247

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement des infractions définies au présent titre.

Les peines encourues par les personnes morales sont :

- a) une amende de 50 000 000 de francs;
- b) une ou plusieurs des peines suivantes :

- l'interdiction, pour une durée de cinq ans au plus ou à titre définitif, d'exercer directement une ou plusieurs activités professionnelles dans le cadre de laquelle ou desquelles l'infraction a été commise ;

- la fermeture pour une durée de cinq ans au plus ou définitive des établissements ou de l'un ou de plusieurs des établissements de l'entreprise ayant servi à commettre les faits incriminés ;

- l'exclusion des marchés publics pour une durée de cinq ans au plus ou à titre définitif;

- l'affichage de la décision prononcée ou la diffusion de celle-ci par voie de presse dans les conditions prévues au code pénal.

ASSURANCES

Article 248

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

Article 249

L'autorité 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.

DISPOSITIONS FINALES

Article 250

Le présent code abroge toutes dispositions antérieures contraires, notamment, la loi n° 93-079 du 29 décembre 1993 portant code de l'aviation civile et ses textes modificatifs et l'Ordonnance n°05-024/P-RM du 27 septembre 2005 portant création de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ratifiée par la loi n°05-066 du 26 décembre 2005.

Bamako, le 18 mai 2011

**Le Président de la République,
Amadou Toumani TOURE**

LOI N°2011-015/ DU 19 MAI 2011 PORTANT CREATION DE LA DIRECTION AFRIQUE.

**L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté en sa séance
du 06 mai 2011**

**Le Président de la République promulgue la loi dont la
teneur suit :**

Article 1^{er} : Il est créé un service central dénommé
Direction Afrique.

Article 2 : La Direction Afrique a pour mission l'élaboration des éléments de la politique d'amitié et de coopération du Mali avec les pays et organisations internationales d'Afrique ainsi que la coordination, le suivi et le contrôle de la mise en œuvre de cette politique.

A cet effet, elle est chargée de :

- Conduire des études concourant à l'élaboration des principes et directives concernant l'action diplomatique et la politique de coopération du Mali avec les pays, les communautés économiques régionales, les organisations régionales d'Afrique ;

- Promouvoir les relations d'amitié et de coopération internationale ;

- Informer le Gouvernement sur l'évolution de la situation interne des Etats et des événements susceptibles d'influer sur l'orientation de la politique extérieure du Mali ;

- Organiser et tenir les commissions de coopération bilatérale et assurer le suivi de la mise en œuvre de leurs conclusions et recommandations ;

- Assurer le pilotage des revues annuelles des programmes et projets de développement financés par des partenaires techniques et financiers bilatéraux ;

- Mettre en œuvre les procédures administratives de conclusion et d'approbation des accords et conventions de financement du Mali avec les pays et les organisations internationales africaines ;

- Elaborer le rapport de synthèse sur les activités diplomatiques du Mali dans la zone de compétence.

Article 3 : La présente loi abroge la loi N° 96-009 du 13 février 1996 portant création de la Direction de la coopération internationale et la loi N° 96-011 du 13 février 1996 portant création de la Direction des Affaires politiques.

Bamako, le 19 mai 2011

**Le Président de la République,
Amadou Toumani TOURE**

LOI N°2011-016/ DU 19 MAI 2011 PORTANT CREATION DE LA DIRECTION ASIE ET OCEANIE

**L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté en sa séance
du 06 mai 2011**

**Le Président de la République promulgue la loi dont la
teneur suit :**