

otmalistat@yahoo.fr

**MINISTERE DES TRANSPORTS
ET DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES**

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*

**DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS
TERRESTRES, MARITIMES ET FLUVIAUX**

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*

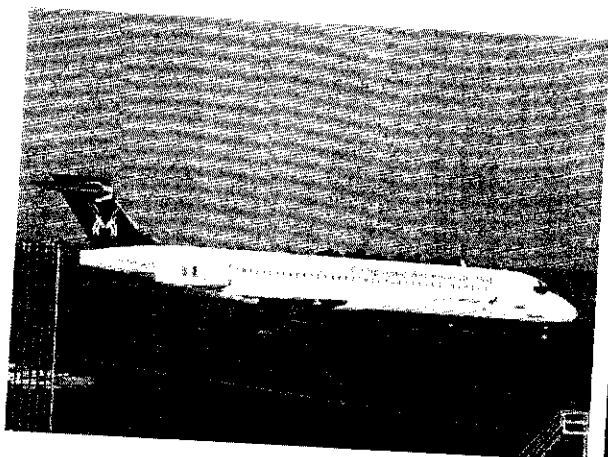
OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*

observtransmot@yahoo.fr

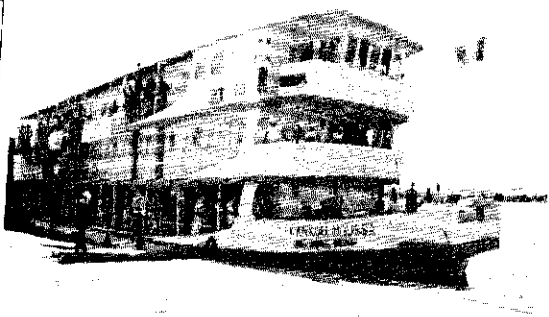
REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*



**RECUEIL DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES DES
TRANSPORTS**

TOME XV



Tél : 2022 41 12/ 2022 64 63 BP : 78

SOMMAIRE

N°	DESIGNATION	PAGE
TRANSPORT ROUTIER		
1	DECRET N°09 -178/ P-RM DU 27 AVR 2009 INSTITUANT LA REDEVANCE POUR L'EMISSION DE LA LETTRE DE VOITURE	1
2	ARRETE N° 014 /M DB DU 15 MARS 2012 PORTANT CREATION << D'UN ANNEAU SOTRAMA DANS LE DISTRICT DE BAMAKO >>	3
3	ARRETE N° 015 /M-DB DU 15 MARS 2012 PORTANT CREATION D'UN COULOIR POUR BUS ET MINIBUS SOTRAMA DE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN SUR LE BOULEVARD DU PEUPLE	6
TRANSPORT AERIEN		
4	LOI N°2011- 014 / DU 19 MAI 2011 PORTANT CODE DE L'AVIATION CIVILE	9
5	DECRET N°2011 469/P-RM DU 29 JUIL 2011 PORTANT APPROBATION DUN PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	85
6	DECRET N°2011-597 /P-RM DU 16 SEP 2011 RELATIF AUX SERVITUDES AERONAUTIQUES	88
7	DECRET N°2011-598 /P-RM DU 16 SE P 2011 RELATIF A LA POLICE DE LA CIRCULATION DES AERONEFS	96
8	DECRET N°2011-599 /P-RM DU 16 SEP 2011 PORTANT ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE	101
9	DECRET N°2011-600 /P-RM DU 16 SEP 2011 RELATIF A L'ASSISTANCE EN ESCALE SUR LES AEROPORTS	110
10	DECRET N°2011-601 /P-RM DU 16 SEP 2011 FIXANT LES CONDITIONS DE CREATION, D'UTILISATION, D'EXPLOITATION ET DE CONTROLE DES AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE	118
11	DECRET N°2011-602 /P-RM DU 16 SE P 2011 RELATIF AU SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES D'AERONEFS	125

	METEO	
12	ORDONANCE N°2012-004 /P-RM DU 24 FEV 2012 PORTANT CREATION DE L'AGENCE NATIONALE DE LA METEOROLOGIE	140
13	DECRET N°2012 127 P-RM DU 27 FEV 2012 FIXANT L'ORGANISATION ET LES MODALITES DE FONCTIONNEMENT DE L'AGENCE NATIONALE DE LA METEOROLOGIE	143

Joe
PRIMATURE

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DU MALI
UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

DECRET N°09- 178 /P-RM DU 27 AVR 2009

INSTITUANT LA REDEVANCE POUR L'EMISSION DE LA LETTRE DE
VOITURE

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Loi N°96-060 du 4 novembre 1996 relative à la loi des finances ;
- Vu la Loi N°96-061 du 4 novembre 1996 portant principes fondamentaux de la comptabilité publique ;
- Vu la Loi N°92-002/AN-RM du 27 août 1992 portant code de commerce en République du Mali, modifiée par la Loi N°01-042 du 7 juin 2001 ;
- Vu la Loi N°04-040 du 13 août 2004 portant création du Conseil Malien des Transports Routiers ;
- Vu le Décret N°04-359/P-RM du 8 septembre 2004 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement du Conseil Malien des Transporteurs Routiers ;
- Vu le Décret N°07-380/P-RM du 28 septembre 2007 portant nomination du Premier ministre ;
- Vu le Décret N°09-157/P-RM du 9 avril 2009 portant nomination des membres du Gouvernement ;
- Vu le Décret N°07-388/P-RM du 15 octobre 2007 fixant les intérim des membres du Gouvernement ;

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE :

ARTICLE 1^{er} : Il est institué une redevance pour l'émission de la lettre de voiture en contrepartie des prestations du Conseil Malien des Transporteurs Routiers.

ARTICLE 2 : La redevance perçue au titre de la lettre de voiture est fixée comme suit :

- transport national..... 1 000 F CFA ;
- transport international..... 2 500 F CFA.

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS
Arrivée le 22-5-09
Sous le N° 3505

ARTICLE 3 : La redevance au titre de la lettre de voiture est perçue par le Conseil Malien des Transporteurs Routiers ou son mandataire sur tout transport routier de marchandises.

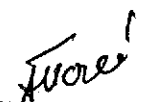
ARTICLE 4 : Le paiement de la redevance est matérialisé par la délivrance à la partie versante d'une quittance à souche du Trésor Public.

ARTICLE 5 : Les modalités de gestion de la redevance au titre de la lettre de voiture sont fixées par arrêté conjoint des Ministres chargés des Transports, des Finances et du Commerce.

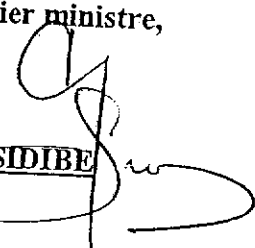
ARTICLE 6 : Le Ministre de l'Equipeement et des Transports, le Ministre de l'Industrie, des Investissements et du Commerce et le Ministre de l'Economie et des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal officiel.

Bamako, le 27 AVR 2009

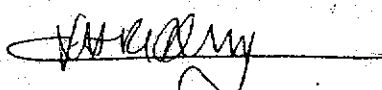
Le Président de la République,


Amadou Toumani TOURE

Le Premier ministre,


Modibo SIDIBE

Le Ministre de la Communication
et des Nouvelles Technologies,
Ministre de l'Equipeement
et des Transports par intérim,


Madame DIARRA Mariam Flantié DIALLO

Le Ministre de l'Industrie,
des Investissements et du Commerce,


Ahmadou Abdoulaye DIALLO

Le Ministre de l'Economie
et des Finances,


Sanoussi TOURE

MAIRIE DU DISTRICT DE BAMAKO



ARRÊTÉ N° 014 / M-DB

PORTANT CREATION « D'UN ANNEAU SOTRAMA »
DANS LE DISTRICT DE BAMAKO

LE MAIRE DU DISTRICT DE BAMAKO :

- ★ Vu la Constitution du 12 Janvier 1992 promulguée par le Décret N° 92-073/ P-CTSP du 25 Février 1992 ;
- ★ Vu la Loi N°93-08/AN-RM du 11 Février 1993 déterminant les conditions de la libre administration des Collectivités territoriales modifiée par la Loi N° 96-056/AN-RM du 16 Octobre 1996 ;
- ★ Vu la Loi N°95-034/AN-RM du 12 Avril 1995 portant Code des Collectivités en République du Mali, modifiée par la Loi N°98-010 du 19 Juin 1998 et modifiée par la Loi n° 98-066/AN-RM du 30 décembre 1998 ;
- ★ Vu la Loi N°96-25/AN-RM du 21 Février 1996 portant statut particulier du District de Bamako ;
- ★ Vu la Loi N°99-04/ AN-RM du 04 Mars 1999 régissant la circulation routière ;
- ★ Vu le Décret N°09-256/ P-RM du 2 Juin 2009, portant autorisation et déclaration d'utilité publique les travaux de construction et d'aménagement d'un circuit pour bus, des voies réservées pour minibus, des aires de stationnement et des voies piétonnes dans le District de Bamako ;
- ★ Vu l'Arrêté N°069/DB du 18 Juillet 1988 portant approbation du plan de Circulation de la ville de Bamako ;
- ★ Vu l'Arrêté N°014/M-DB du 09 août 2001 fixant les modalités d'utilisation du domaine public sur les axes de circulation dans le District de Bamako ;
- ★ Vu le Procès verbal du 19 Juin 2009, portant élection du Maire du District et de ses deux Adjoints ;
- ★ Considérant le procès verbal de négociation du 30 décembre 2011

ARRÊTE :

Article 1^{er} :

Il est créé un itinéraire pour minibus « Sotrama » et bâchées « Duruni » autour du Centre-ville de Bamako, appelé « Anneau Sotrama ».

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

Arrêté le 15/03/2012

Sous le N° 1698

Article 2 :

Les voies ou sections de voies suivantes dans le Centre-ville de Bamako sont aménagées en composantes de l'Anneau Sotrama, à savoir :

- la rue 503 de Bagadadji ;
- la rue Titi NIARÉ de Niaréla ;
- la rue 429 de Bozola ;
- la rue Pasteur de Bozola ;
- la rue 310 du Quartier du Fleuve ;
- la rue 309 du Quartier du Fleuve ;
- la rue 353 de Bamako-Coura ;
- l'avenue Mamadou Konaté de Bamako- Coura ;
- l'avenue de la Liberté ;
- la rue 552 du Centre Commercial ;
- la rue Van Vollenhowen du Centre Commercial ;
- l'avenue Alquods.

Article 3 :

L'Anneau Sotrama a pour but d'améliorer le service de transports collectifs urbains notamment celui des « Sotrama » et des « Duruni », de contribuer à la fluidité de la circulation dans le Centre-ville du District de Bamako.

Article 4 :

Les particularités et les sens de circulation des voies ou tronçons de voies sont donnés ou modifiés comme suit:

- la rue 503 de Bagadadji est mise en sens unique depuis l'Avenue Alquods jusqu'à la rue Titi Niaré ;
- la rue 552 du Centre Commercial, affectée à la circulation exclusive des minibus « Sotrama » et des bâchées « Duruni », est mise en sens unique de l'Avenue de la Liberté à la Rue Van Vollenhowen ;
- le couloir de droite sur la rue Van Vollenhowen, à la sortie de la rue 552, est érigée en site propre pour minibus « Sotrama » et des bâchées « Duruni » et mis en sens unique jusqu'au carrefour de l'Hôpital Gabriel TOURÉ.

Article 5 :

La circulation des minibus « Sotrama » et bâchées « Durun »i en service de transport collectif, est formellement interdite à l'intérieur de l'anneau. Toutefois, en raison de la spécificité de la position de proximité du parking "Vox", son accès est exceptionnellement autorisé à partir de la rue 328 du Centre commercial et la sortie par la rue Ousmane BAGAYOKO.

Article 6 :

Par dérogation aux dispositions de l'article 5 et afin de faciliter le retour des véhicules de transport collectif en destination de la rive droite, cette interdiction ne s'applique pas à la rue Baba DIARRA et à l'avenue Modibo KEITA.

Article 7 :

Les deux voies sont ouvertes à la circulation des minibus « Sotrama » et des bâchées « Duruni » et réglementées comme suit:

- la rue Baba DIARRA reçoit les véhicules « Sotrama » et « Durun »i à partir du Boulevard du Peuple, le longent sans arrêt ou stationnement et sans bifurcation jusqu'à la place de la Liberté.
- les véhicules « sotrama » et « Duruni » empruntent l'Avenue Modibo KEITA jusqu' au Square Patrice LUMUMBA en observant un arrêt au niveau de la Cathédrale (pour 02 véhicules) et du Centre Djoliba (pour 07 véhicules).

Toutefois, l'accès à l'Avenue Modibo KEITA pourra se faire à partir de la Place de la Liberté, de la rue Ousmane BAGAYOKO et de l'Avenue de la Nation.

Article 8 :

Les zones aménagées et matérialisées sont érigées en points d'arrêt pour minibus « Sotrama » et bâchées « Duruni » sur l'anneau. Lorsque le stationnement ou l'arrêt est autorisé, il ne doit en aucune manière être gênant dans les voies composant l'anneau.

Article 9 :

Toute autre forme d'utilisation sur les points d'arrêt que celle destinée à l'accueil des passagers en transit, est strictement interdite.

Article 10 :

Tout contrevenant aux dispositions du présent Arrêté s'expose à des sanctions prévues par la réglementation en vigueur.

Article 11 :

Le présent Arrêté qui abroge toutes dispositions antérieures contraires relatives aux voies de l'anneau et à l'intérieur de celui-ci, notamment celles des points d'arrêt, et l'Arrêté N° 023/M-DB du 27 octobre 2011 prend effet à partir de sa date de signature.

Article 12 :

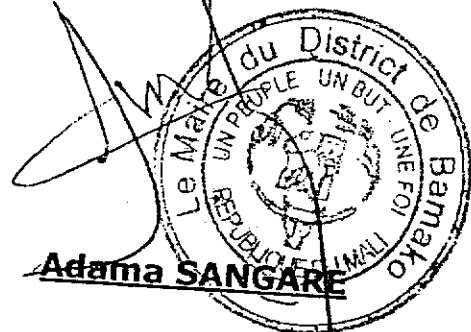
Le 2^{ème} Adjoint au Maire du District, le Commandant du Groupement Mobile de Sécurité (GMS), le Directeur de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains du District (DRCTU) et le Directeur de la Brigade Urbaine de Protection de l'Environnement (BUPE) sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent Arrêté.

Bamako, le 15 MARS 2012

Ampliations :

- MATCL.....1P/cr
- MET.....1
- Gouvernorat-DB.....1
- Adjoint au Maire2
- Mairies des Communes.....6
- CCIM.....1
- GMS.....1
- DRPN-DB.....1
- CMTR-DB.....1
- DRUH-DB/DRTTF-DB.....2
- DRCTU/BUPE/DSUVA/CTAC...4
- Compagnies de Bus.....5
- Corporations de transport....10
- Archives/Chrono.....2

Le Maire du District



NET

MAIRIE DU DISTRICT DE BAMAKO



ARRÊTÉ N° 015 /M-DB

PORTANT CREATION D'UN COULOIR POUR BUS ET MINIBUS SOTRAMA
DE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN SUR LE BOULEVARD DU PEUPLE.

LE MAIRE DU DISTRICT DE BAMAKO :

- ★ Vu la Constitution du 12 Janvier 1992 promulguée par le Décret N° 92-073/ P-CTSP du 25 Février 1992 ;
- ★ Vu la Loi N°93-08/AN-RM du 11 Février 1993 déterminant les conditions de la libre administration des Collectivités territoriales modifiée par la Loi N° 96-056/AN-RM du 16 Octobre 1996 ;
- ★ Vu la Loi N°95-034/AN-RM du 12 Avril 1995 portant Code des Collectivités en République du Mali, modifiée par la Loi N°98-010 du 19 Juin 1998 et modifiée par la Loi n° 98-066/AN-RM du 30 décembre 1998 ;
- ★ Vu la Loi N°96-25/AN-RM du 21 Février 1996 portant statut particulier du District de Bamako ;
- ★ Vu la Loi N°99-04/ AN-RM du 04 Mars 1999 régissant la circulation routière ;
- ★ Vu le Décret N°09-256/ P-RM du 2 Juin 2009, portant autorisation et déclaration d'utilité publique les travaux de construction et d'aménagement d'un circuit pour bus, des voies réservées pour minibus, des aires de stationnement et des voies piétonnes dans le District de Bamako ;
- ★ Vu l'Arrêté N°069/DB du 18 Juillet 1988 portant approbation du plan de Circulation de la ville de Bamako ;
- ★ Vu l'Arrêté N°014/M-DB du 09 août 2001 fixant les modalités d'utilisation du domaine public sur les axes de circulation dans le District de Bamako ;
- ★ Vu le Procès verbal du 19 Juin 2009, portant élection du Maire du District et de ses deux Adjoints ;
- ★ Considérant le procès verbal de négociation du 30 décembre 2011.

Article 1^{er} :

ARRÊTE :

Il est créé un « Couloir pour bus et minibus Sotrama » de transport collectif urbain sur le Boulevard du Peuple.

RECEVÉ
15/03/2018
1699

Article 8 :

Tout contrevenant aux dispositions du présent Arrêté s'expose à des sanctions prévues par la réglementation en vigueur.

Article 9 :

Le présent Arrêté qui abroge toutes dispositions antérieures contraires relatives à la circulation sur le Boulevard du Peuple, notamment l'Arrêté N°024 / M-DB du 27 octobre 2011, prend effet à partir de sa date de signature.

Article 10 :

Le 2^{ème} Adjoint au Maire du District, le Commandant du Groupement Mobile de Sécurité (GMS), le Directeur de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains du District (DRCTU) et le Directeur de la Brigade Urbaine de Protection de l'Environnement (BUPE) sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent Arrêté.

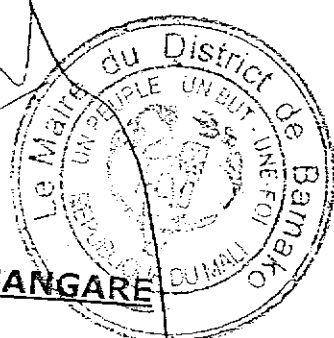
Bamako, le 05 MARS 2012

Ampliations :

- MATCL.....1P/cr
- MET.....1
- Gouvernorat-DB.....1
- Adjoint au Maire.....2
- Mairies des Communes.....6
- CCIM.....1
- GMS.....1
- DRPN-DB.....1
- CMTR-DB.....1
- DRUH-DB/DRTTF-DB.....2
- DRCTU/BUPE/DSUVA/CTAC....4
- Compagnies de Bus.....5
- Corporations de transport....10
- Archives/Chrono.....2

Le Maire du District

Adama SANGARE



Adama SANGARE

Mme DIARRA
PRÉSIDENCE DE LA RÉPUBLIQUE

SECRETARIAT GÉNÉRAL

RÉPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

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 :

TABLE DES MATIERES

LIVRE I - DISPOSITIONS GENERALES	1
<i>Titre I - DEFINITIONS</i>	1
<i>Titre II - CHAMPS D'APPLICATION</i>	2
LIVRE II - ADMINISTRATION, SURETE ET SECURITE DE L'AVIATION CIVILE	3
<i>Titre I - ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE</i>	3
<i>Titre II - SURETE ET SECURITE</i>	5
LIVRE III - AERONEFS	6
<i>Titre I - IMMATRICULATION, NATIONALITE ET PROPRIETE DES AERONEFS</i> ..	6
Chapitre I - Immatriculation et nationalité des aéronefs	6
Chapitre II - Hypothèque et privilèges sur les aéronefs	8
Chapitre III - Saisie et vente forcée des aéronefs	11
<i>Titre II - CIRCULATION ET INTERCEPTION DES AERONEFS</i>	13
Chapitre I - Droit de circulation.....	13
Chapitre II - Atterrissage	14
Chapitre III - Police de la circulation des aéronefs	15
Chapitre IV - Sécurité de la navigation aérienne	16
<i>Titre III - DOMMAGES ET RESPONSABILITES</i>	17
Chapitre I - Responsabilité des équipages et des exploitants.....	17
Chapitre II - Recherches et Sauvetage	18
<i>Titre IV - DISPOSITIONS PENALES</i>	19
Chapitre I - Infractions aux règles d'immatriculation et de conduite des aéronefs	19
Chapitre II - Infractions aux règles de sécurité de l'aéronef, des personnes et des biens à bord.....	22
Chapitre III - Infractions portant atteinte aux droits des créanciers et a la réglementation douanière.....	23
Chapitre IV - Procédure	24
Chapitre V - Compétence juridictionnelle.....	25
LIVRE IV - AERODROMES	26
<i>Titre I - REGLES GENERALES DE CREATION, D'UTILISATION ET DE CONTROLE</i>	26
Chapitre I - Normes technique et assurance.....	26
Chapitre II - Police des aéroports et des installations à usage aéronautique.....	27
Chapitre III - Dispositions sanitaires.....	28
<i>Titre II - AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE</i>	29
Chapitre I - Règles de création et d'utilisation.....	29
Chapitre II - Police	31
Chapitre III - Exploitation et gestion	32
Chapitre IV - Services d'assistance en escale	33

Chapitre V - Redevances Aéronautiques.....	34
Chapitre VI - Environnement des aérodromes.....	35
<hr/>	
Titre III - AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE.....	36
Titre IV - SERVITUDES AERONAUTIQUES.....	37
Chapitre unique.....	37
Titre V - DISPOSITIONS PENALES.....	38
Chapitre I - Servitudes aéronautiques.....	38
Chapitre II - Protection des aérodromes, des aéronefs au sol et des installations à usage aéronautique.....	39
Chapitre III - Dispositions communes.....	41
Chapitre IV - Contrôle sanitaire aux frontières.....	42
LIVRE V - SERVICES AERIENS.....	43
Titre I - TRANSPORT AERIEN.....	43
Chapitre I - Contrat de transport.....	43
Chapitre II - Entreprises de transport aérien.....	48
Titre II - TRAVAIL AERIEN.....	50
Chapitre unique.....	50
Titre III - VOLS PRIVES.....	51
Chapitre unique.....	51
LIVRE VI - PERSONNELS DE L'AERONAUTIQUE CIVILE.....	52
Titre I - CATEGORIES DE PERSONNELS, TITRES ET QUALIFICATIONS ET MEDECINE AERONAUTIQUE.....	52
Chapitre I - Catégories de personnels.....	52
Chapitre II - Titres et qualifications.....	52
Chapitre III - Médecine aéronautique.....	53
Titre II - PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL.....	54
Chapitre I - Règles générales.....	54
Chapitre II - Registres.....	54
Chapitre III - Commandant de bord et équipage.....	55
Chapitre IV - Conditions de travail.....	56
Chapitre V - Dispositions pénales.....	58
Titre III - PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL.....	59
Chapitre unique.....	59
Titre IV - AUTRES PERSONNELS AERONAUTIQUES.....	60
Chapitre unique.....	60
Titre V - DISCIPLINE.....	61
Titre VI - FORMATION AERONAUTIQUE.....	62
Chapitre unique.....	62
LIVRE VII - ENQUETES TECHNIQUES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE.....	63
Titre I - OBJET ET RESPONSABILITES DE L'ETAT EN MATIERE D'ENQUETES	63

Chapitre unique.....	63
Titre II - ORGANISME D'ENQUETE	65
Chapitre unique.....	65
Titre III - L'ENQUETE TECHNIQUE	66
Chapitre I - Obligation d'information et préservation des éléments de l'enquête.....	66
Chapitre II - Pouvoirs des enquêteurs.....	67
Titre IV - DIFFUSION ET TRAITEMENT DES INFORMATIONS ET DES RAPPORTS D'ENQUÊTE	69
Chapitre unique.....	69
Titre V - DISPOSITIONS PENALES	70
Chapitre unique.....	70
LIVRE VIII - ASSURANCES	71
DISPOSITIONS FINALES	72

LIVRE I - DISPOSITIONS GENERALES

TITRE I - 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) aéroport, 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.

TITRE II - 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'Etat 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.

LIVRE II - ADMINISTRATION, SURETE ET SECURITE DE L'AVIATION CIVILE

TITRE I - 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.

TITRE II - 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.

LIVRE III - AERONEFS

TITRE I - IMMATRICULATION, NATIONALITE ET PROPRIETE DES AERONEFS

CHAPITRE I - IMMATRICULATION ET NATIONALITE DES AERONEFS

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.

CHAPITRE II - HYPOTHEQUE ET PRIVILEGES SUR LES AERONEFS

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.

CHAPITRE III - SAISIE ET VENTE FORCEE DES AERONEFS

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.

TITRE II - CIRCULATION ET INTERCEPTION DES AERONEFS

CHAPITRE I - 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.

CHAPITRE II - ATERRISSAGE

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.

CHAPITRE III - 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 aéroport 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.

CHAPITRE IV - SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE

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.

TITRE III - DOMMAGES ET RESPONSABILITES

CHAPITRE I - RESPONSABILITE DES EQUIPAGES 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.

CHAPITRE II - 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.

TITRE IV - DISPOSITIONS PENALES

CHAPITRE I - INFRACTIONS AUX REGLES D'IMMATRICULATION ET DE CONDUITE DES AERONEFS

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 monopole 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 ;

Titre IV - Dispositions pénales

Infractions aux règles d'immatriculation et de conduite des aéronefs

- 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 inexactes ;
- 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.

CHAPITRE II - INFRACTIONS AUX REGLES DE SECURITE DE L'AERONEF, DES PERSONNES ET DES BIENS A 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.

CHAPITRE III - INFRACTIONS PORTANT ATTEINTE AUX DROITS DES CREANCIERS ET A LA REGLEMENTATION DOUANIERE

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.

CHAPITRE IV - PROCEDURE

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.

CHAPITRE V - COMPETENCE 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.

LIVRE IV - AERODROMES

TITRE I - REGLES GENERALES DE CREATION, D'UTILISATION ET DE CONTROLE

CHAPITRE I - 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 aérodromes 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 aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ou d'un aérodrome 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'aérodrome.

CHAPITRE II - POLICE DES AERODROMES ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE

Article 92

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

- aux aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;
- aux aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'Etat ;
- aux aérodromes 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 aérodromes militaires et aux zones et installations militaires des aérodromes 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 aérodromes, zones d'aérodromes et installations relevant de la défense nationale, la police des aérodromes 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 aérodromes 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'aérodromes 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'aérodromes 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.

CHAPITRE III - 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.

TITRE II - AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

Article 97

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

CHAPITRE I - REGLES DE CREATION ET D'UTILISATION

Article 98

Les aéroдрomes 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 aéroдрome destiné à la circulation aérienne publique par l'une des personnes physiques ou morales mentionnées à l'article 98, autre que l'État, 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'État.

Article 101

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

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

Article 102

La délivrance du certificat d'aéroдрome prévu à l'article 101 intervient à l'issue d'une enquête technique portant sur les moyens, conditions et procédures d'exploitation de l'aéroдрome 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 aéroдрontaires, 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'aéroдрome 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 aérodromes 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'aérodromes, 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'État, 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 États 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'aérodrômes 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'aérodrôme aux frais du signataire ou la résiliation de la convention.

Article 107

Pour des raisons de défense nationale, l'État peut se substituer temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrôme 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'aérodrôme pour toute occupation du domaine public aéroportuaire.

CHAPITRE IV - 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 V - REDEVANCES AERONAUTIQUES

Article 110

Les services publics aéroportuaires 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 aéroport 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'aéroport concerné.

Pour les aéroports 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 VI - ENVIRONNEMENT DES AERODROMES

Article 112

Les travaux de construction, d'installation, d'extension ou de modernisation des aéroports, aérodrômes 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'aérodrômes, 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 aérodrôme 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 aéroportuaires 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.

TITRE III - AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

Article 116

L'aménagement et l'exploitation des aérodroines à usage restreint et des aérodroines 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 aérodroine à usage restreint, les entreprises ou organismes implantés sur cet aérodroine 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 aérodroines à usage restreint et des aérodroines à usage privé.

TITRE IV - 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 V - DISPOSITIONS PENALES

CHAPITRE I - 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.

CHAPITRE II - 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 aérodrome 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'aérodrome 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'aérodrome 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 aérodrome 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 50 001 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'aérodrome 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'aérodrome 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.

CHAPITRE III - 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.

CHAPITRE IV - CONTROLE SANITAIRE AUX FRONTIERES

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.

LIVRE V - SERVICES AERIENS

TITRE I - TRANSPORT AERIEN

CHAPITRE I - 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 2 - 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 témérement 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 mentionnés 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, qu'ils soient 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 3 - 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 affrèteur 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 4 - 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.

CHAPITRE II - ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN

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.

TITRE II - 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.

TITRE III - VOLS PRIVÉS

CHAPITRE UNIQUE

Article 173

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

LIVRE VI - PERSONNELS DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

TITRE I - CATEGORIES DE PERSONNELS, TITRES ET QUALIFICATIONS ET MEDECINE AERONAUTIQUE

CHAPITRE I - CATEGORIES 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.

CHAPITRE II - 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.

CHAPITRE III - MEDECINE AERONAUTIQUE

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.

TITRE II - PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

CHAPITRE I - REGLES GENERALES

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.

CHAPITRE II - 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.

CHAPITRE III - COMMANDANT DE BORD ET EQUIPAGE

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.

CHAPITRE IV - 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.

CHAPITRE V - DISPOSITIONS PENALES

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.

TITRE III - 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.

TITRE IV - 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.

TITRE V - 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.

TITRE VI - 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.

LIVRE VII - ENQUETES TECHNIQUES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE

TITRE I - 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.

TITRE II - 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 Etats peuvent participer à l'enquête technique.

TITRE III - L'ENQUETE TECHNIQUE

CHAPITRE I - OBLIGATION D'INFORMATION ET PRESERVATION DES ELEMENTS DE L'ENQUETE

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.

CHAPITRE II - POUVOIRS DES ENQUETEURS

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.

TITRE IV - 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.

TITRE V - 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.

LIVRE VIII - 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.

Le Président de la République,


Amadou Toumani TOURE

SECRETARIAT GÉNÉRAL
DU GOUVERNEMENT

DECRET N°2011-459 /P-RM DU 23 JUIN 2011.

PORTANT APPROBATION DU PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE
L'AVIATION CIVILE

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu le Règlement N°01/2007/CM/UEMOA du 06 avril 2007 portant adoption du code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu le Règlement N°11/2005/CM/UEMOA relatif à la sûreté de l'aviation civile au sein des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu la Loi N°01-079 du 20 août 2001 portant Code Pénal ;
- Vu l'Ordonnance N°05-024/ P-RM du 27 septembre 2005 portant création de l'Agence ;
- Vu la Loi N°2011-014 du 19 mai 2011 portant Code de l'Aviation Civile ;
- Vu le Décret N°2011-173/P-RM du 03 avril 2011 portant nomination du Premier ministre ;
- Vu le Décret N°2011-176/P-RM du 06 avril 2011 portant nomination des membres du Gouvernement ;
- Vu le Décret N°2011-265/P-RM du 19 mai 2011 fixant les intérimaires des membres du Gouvernement ;

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE :

Article 1^{er} : Est approuvé le programme national de sûreté de l'aviation civile annexé au présent décret.

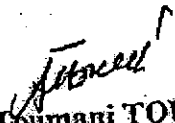
Article 2 : Le programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile, le programme national de formation en sûreté de l'aviation civile et le programme national de sûreté de fret sont annexés au programme national de sûreté de l'aviation civile. Ils en font partie intégrante.

Article 3 : Le présent décret abroge le Décret N°07-063/P-RM du 22 février 2007 portant approbation du programme national de sûreté de l'aviation civile.

Article 4 : le ministre de l'Équipement et des Transports, le ministre de l'Administration Territoriale et des Collectivités Locales, le ministre des Affaires Étrangères et de la Coopération Internationale, le ministre de la Santé, le ministre de la Défense et des Anciens Combattants, le ministre de la Sécurité Intérieure et de la Protection Civile, le ministre de la Justice, Garde des Sceaux, le ministre de l'Économie et des Finances, le ministre de la Logement, des Affaires Foncières et de l'Urbanisme et le ministre de la Communication Porte Parole du Gouvernement, sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal officiel. 7=

Bamako, le 29 JUL 2011

Le Président de la République,


Amadou Toumani TOURE

Le Premier ministre,


Madame CISSE Mariam Kaïdama SIDIBE

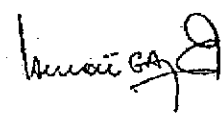
Le ministre de l'Équipement
et des Transports,


Hamed Diané SEMEGA

Le ministre de l'Administration Territoriale
et des Collectivités Locales,


Général Kafougouna KONE

Le ministre des Affaires Étrangères
et de la Coopération Internationale,

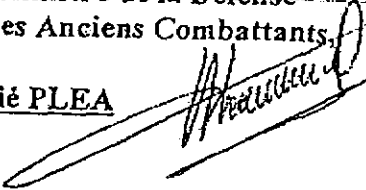

Soumeylou Boubeye MAIGA

Le ministre de la Santé,


Madame DIALLO Madeleine BA

Le ministre de la Défense
et des Anciens Combattants,

Natié PLEA



Le ministre de la Sécurité Intérieure
et de la Protection Civile,

Général Sadio GASSAMBA



Le ministre de la Justice,
Garde des Sceaux,

Maharafa TRAORE




Le ministre de l'Economie
et des Finances,

Lassine BOUARE



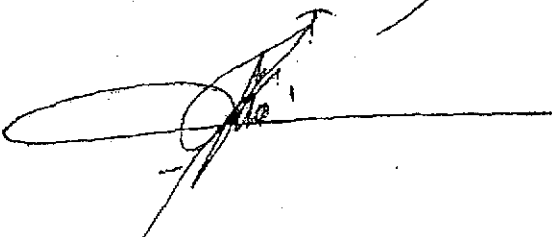
Le ministre de l'Équipement et des
Transports,
ministre du Logement, des Affaires
Foncières et de l'Urbanisme par
intérim,

Hamed Diané SEMEGA



Le ministre de la Communication,
Porte parole du Gouvernement,

Sidiki N'Fa KONATE



Mme DIARRA
PRIMATURE

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

DECRET N°2011- 597 /P-RM DU 16 SEP 2011

RELATIF AUX SERVITUDES AERONAUTIQUES

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu le Règlement N°01/2007/CM/UEMOA du 06 avril 2007 portant adoption du code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu la Loi N°2011-014 du 19 mai 2011 portant Code de l'aviation civile ;
- Vu le Décret N°2011-173/P-RM du 03 avril 2011 portant nomination du Premier ministre ;
- Vu le Décret N°2011-176/P-RM du 06 avril 2011 portant nomination des membres du Gouvernement ;
- Vu le Décret N°2011-265/P-RM du 19 mai 2011 fixant les intérimis des membres du Gouvernement ;

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE :

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 1^{er} : Le présent décret détermine les types de servitudes aéronautiques ainsi que les conditions et modalités de leur établissement.

Article 2 : En application de l'article 119 du code de l'aviation civile, des servitudes spéciales dites servitudes aéronautiques sont établies afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs.

Article 3 : Les dispositions du présent décret sont applicables :

- a) aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'État ;
- b) dans des conditions fixées par décret, à certains aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique créés par une personne physique ou morale autre que l'État ainsi qu'aux aérodromes situés en territoire étranger pour lesquels des zones de dégagement doivent être établies sur le territoire

- c) aux installations d'aides à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions législatives et réglementaires relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;
- d) à certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

Article 4 : Les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation Civile.

CHAPITRE II : TYPES DE SERVITUDES AERONAUTIQUES

Article 5 : Les servitudes aéronautiques comprennent :

- a) les servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;
- b) les servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

SECTION I : SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

Article 6 : Il est établi pour chaque aérodrome et installation mentionnés à l'article 3, un plan de servitudes aéronautiques de dégagement, afin d'assurer les conditions de sécurité prévues à l'article 119 du Code de l'aviation civile.

Les agents de l'administration ou les personnes déléguées par elle, sont admis à pénétrer dans les propriétés privées pour y effectuer les opérations nécessaires à l'établissement des plans de dégagement dans les conditions suivantes :

- l'introduction dans les propriétés privées ne peut avoir lieu qu'en vertu d'un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile indiquant les communes sur le territoire desquelles les opérations doivent être effectuées. L'arrêté est affiché à la mairie de ces communes au moins dix jours avant et doit être présenté avant toute introduction ;
- l'introduction ne peut avoir lieu que cinq jours au moins après notification au propriétaire et, s'il y a lieu, au locataire. En leur absence, le délai ne court qu'à partir de la notification faite à la mairie ; ce délai expiré, si personne ne se présente pour permettre l'accès, celui-ci peut avoir lieu avec l'accord du juge du tribunal d'instance ;
- l'introduction ne peut avoir lieu à l'intérieur des maisons d'habitation qu'avec l'accord du juge du tribunal d'instance ;

- l'introduction ne peut avoir lieu avant six heures du matin et ne peut se prolonger après sept heures du soir, non plus que les dimanches, les jours fériés ou chômés, sauf en cas d'urgence et avec l'accord du juge du tribunal d'instance ;
- il ne peut être abattu d'arbres fruitiers, d'ornement ou de haute futaie, avant qu'un accord amiable ne soit établi sur leur valeur, ou qu'à défaut de cet accord il ait été procédé à une constatation contradictoire ; à la fin des opérations, tout dommage résultant de ces opérations est réglé dans les formes indiquées à l'article 17 du présent décret.

Article 7 : Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement fait l'objet d'une enquête publique menée dans les formes prévues pour les enquêtes préalables en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le dossier soumis à l'enquête comprend :

- a) le plan de dégagement qui détermine les zones à frapper de servitudes avec l'indication, pour chaque zone, des côtes et limites à respecter ;
- b) une note explicative exposant l'objectif recherché par l'institution des différents types de servitudes, leur nature exacte et leurs conditions d'application ;
- c) une liste des obstacles excédant les côtes limites avec, le cas échéant, les mesures à prendre ;
- d) un état des signaux, bornes et repères existants au moment de l'ouverture de l'enquête.

Article 8 : Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement est homologué et rendu exécutoire par décret. Cependant, lorsque les conclusions du rapport d'enquête, les avis des services et des collectivités publiques concernés sont favorables, il est statué par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article 9 : A compter du jour de la publication du décret ou de l'arrêté d'homologation du plan de servitudes aéronautiques de dégagement, les servitudes définies au plan grèvent les fonds concernés.

Article 10 : Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement est modifié selon la procédure prévue aux articles 6, 7 et 8 du présent décret. Cependant, lorsque la modification a pour objet de supprimer ou d'atténuer des servitudes prévues au plan, l'enquête publique n'est pas nécessaire.

Article 11 : En cas d'urgence, des servitudes aéronautiques de dégagement sont instituées à titre provisoire par un arrêté ministériel pris après enquête publique.

Si dans un délai de trois ans à compter de cet arrêté, ces servitudes n'ont pas été reprises dans un plan de dégagement régulièrement homologué, elles cessent d'être applicables.

Article 12 : Une copie du plan de dégagement homologué ou de l'arrêté instituant des servitudes à titre provisoire est déposée à la mairie des communes sur le territoire desquelles sont établies les servitudes.

Le public est informé du dépôt par voie d'affichage à la mairie et dans les lieux prévus à cet effet et par tous moyens en usage dans la commune.

Toute personne peut prendre connaissance et copie, en mairie, du plan de dégagement ou de l'arrêté instituant des servitudes à titre provisoire.

Article 13 : Lorsque les servitudes instituées par le plan de dégagement impliquent la suppression ou la modification d'immeubles ou une modification à l'état antérieur des lieux, la décision de mise en œuvre des mesures correspondantes est prise par les ministres chargés de l'aviation civile, des domaines de l'Etat et de la Justice.

Cette décision est notifiée aux intéressés conformément à la procédure prévue en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

La notification précise la nature des travaux à effectuer, les modalités et les délais d'exécution de ces travaux, les conditions de l'indemnisation, ainsi que les voies de recours ouvertes à l'intéressé. Les parties peuvent décider, par accord écrit établi en la forme administrative, que l'exécution des travaux est assurée par l'administration.

Article 14 : Sauf dérogation prévue par décret, les constructions, plantations et obstacles dont l'implantation est envisagée dans une zone grevée de servitudes aéronautiques de dégagement, doivent être conformes aux dispositions du plan de servitudes aéronautiques de dégagement, aux servitudes établies à titre provisoire et aux spécifications techniques établies en application de l'article 4 du présent décret.

Tout travail de grosses réparations ou d'amélioration ne nécessitant pas de permis de construire ne peut être effectué sur les bâtiments et ouvrages frappés de servitude qu'avec une autorisation expresse du ministre chargé de l'aviation civile, sans préjudice des dispositions de la loi n°02-016/ du 3 juin 2002 fixant les règles générales de l'Urbanisme.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile fixe la liste des pièces devant être jointes à la demande.

Un avis est prononcé sur la demande dans les deux mois à compter de la date de son dépôt. La décision est notifiée sans délai à l'intéressé.

SECTION II : SERVITUDES AERONAUTIQUES DE BALISAGE

Article 15 : Le ministre chargé de l'Aviation Civile prescrit :

- a) le balisage de jour et de nuit ou le balisage de jour ou de nuit de tous les obstacles qu'il juge dangereux pour la navigation aérienne ;
- b) l'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne ;

- c) la suppression ou la modification de tout dispositif visuel susceptible de créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne; cette disposition n'est pas applicable aux dispositifs de signalisation ferroviaire ou routière.

Article 16 : Pour la réalisation des balisages prévus à l'article 15 du présent décret, l'administration ou la personne privée éventuellement chargée du balisage dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage et d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures.

Les travaux réalisés en application du premier alinéa du présent article font l'objet d'une notification préalable et directe aux intéressés. Cette notification comporte l'indication des voies de recours ouvertes aux intéressés.

Article 17 : Lorsque les servitudes aéronautiques de balisage impliquent des indemnisations à raison des préjudices causés, celles-ci sont déterminées par accord amiable ou, à défaut, par le tribunal civil du lieu de situation des biens grevés.

Article 18 : Sous réserve des dispositions réglementaires relatives à la création, à l'utilisation, à l'exploitation et au contrôle des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et des dispositions du deuxième alinéa du présent article, les frais d'installation, de fonctionnement et d'entretien des balisages aéronautiques sont à la charge de l'État, sauf lorsque le balisage s'applique aux lignes de transport d'énergie électrique ou aux installations mentionnées à l'article 19 ci-dessous, auquel cas les frais sont à la charge de l'exploitant des lignes ou du propriétaire des installations.

Les frais d'installation, de fonctionnement et d'entretien des balisages aéronautiques institués au bénéfice des aérodromes mentionnés au b) de l'article 3 du présent décret sont supportés par la personne qui crée l'aérodrome, ses ayants droit ou ses mandataires.

CHAPITRE III : CONDITIONS ET MODALITES D'ETABLISSEMENT DES SERVITUDES

SECTION I : ETABLISSEMENT DE CERTAINES INSTALLATIONS

Article 19 : Hors des zones grevées de servitudes de dégagement en application du présent décret, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer un obstacle à la navigation aérienne, nécessite une autorisation spéciale du ministre chargé de l'aviation civile.

Article 20 : Ces mêmes arrêtés peuvent prévoir que l'autorisation spéciale est subordonnée au respect de conditions particulières d'implantation, de hauteur ou de balisage en fonction des besoins de la navigation aérienne dans la zone concernée.

Un récépissé de la demande d'autorisation est délivré à l'intéressé par le service compétent.

Article 21 : La décision relative à la demande d'autorisation est prise dans les deux mois à compter de la date du dépôt de la demande. Cette décision est notifiée sans délai à l'intéressé.

Article 22 : Le refus d'autorisation ou la subordination de l'autorisation aux conditions particulières prévues au deuxième alinéa de l'article 20 du présent décret n'ouvre en aucun cas un droit à indemnité au bénéficiaire du demandeur.

SECTION II : RESERVATION DE TERRAINS

Article 23 : Pour les besoins du trafic aérien, les terrains nécessaires à l'extension ou à la création d'aérodromes ou d'installations destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne sont réservés à cette destination par le schéma directeur d'urbanisme ou un programme d'urbanisation. Dans ce cas, il est fait application des dispositions des articles 8 à 10 de la Loi N°02-016/ du 3 juin 2002 fixant les règles générales de l'Urbanisme.

À défaut, ces terrains peuvent être réservés par décret après enquête publique menée dans les formes prévues pour les enquêtes préalables en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le dossier soumis à l'enquête comprend une note explicative exposant l'opération projetée et un plan faisant apparaître les limites des terrains dont l'acquisition s'avérerait nécessaire pour la réalisation des opérations d'équipement aéronautique.

Article 24 : Une copie conforme de la partie du plan annexé au décret relative au territoire de chaque commune concernée par la réserve de terrains est déposée à la mairie.

Le public est informé du dépôt par voie d'affichage à la mairie et dans les lieux prévus à cet effet et par tous moyens en usage dans la commune.

Toute personne peut prendre connaissance et copie, en mairie, de cette partie du plan.

Article 25 : La réserve des terrains peut être complétée par l'institution de servitudes aéronautiques de dégagement dans les conditions prévues dans le présent décret.

CHAPITRE IV : INFRACTIONS RELATIVES AUX SERVITUDES

Article 26 : Les infractions et peines aux dispositions du présent décret sont prévues à l'article 122 du code de l'aviation civile.

Les infractions font l'objet d'une constatation par les agents commissionnés et les agents habilités dans les conditions prévues au présent chapitre.

Article 27 : Le ministre chargé de l'aviation civile délivre la commission prévue à l'article 129 du Code de l'aviation civile.

La commission mentionne précisément l'objet du commissionnement et le ressort territorial dans lequel l'agent commissionné constate les infractions.

Article 28 : Le ministre chargé des transports délivre l'habilitation prévue à l'article 130 du Code de l'aviation civile.

L'habilitation mentionne précisément son objet et le ressort territorial dans lequel l'agent habilité constate les infractions.

Article 29 : Les agents commissionnés en application de l'article 26 et les agents habilités en application de l'article 27 prêtent serment devant le tribunal civil compétent de leur lieu d'affectation.

Article 30 : La formule du serment est la suivante :

« Je jure de procéder avec exactitude et probité, dans la limite des lois et règlements en vigueur, à la constatation des infractions mentionnées à l'article 122 du Code de l'aviation civile et de ne rien révéler ou utiliser de ce qui sera porté à ma connaissance à l'occasion de l'exercice de mes fonctions. »

CHAPITRE V : DISPOSITIONS FINALES

Article 31 : Le présent décret abroge et remplace les dispositions du chapitre IV du décret n° 52/PG-RM du 18 mars 1968 relatif aux aérodromes et aux servitudes aériennes.

Article 32 : Le ministre de l'Equipement et des Transports, le ministre de l'Environnement et de l'Assainissement, le ministre de l'Administration Territoriale et des Collectivités Locales, le ministre de la Justice, Garde des Sceaux, le ministre de l'Economie et des Finances, le ministre du Logement, des Affaires Foncières et de l'Urbanisme sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal officiel.

Bamako, le 16 SEP 2011

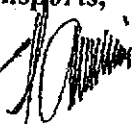
Le Président de la République,


Amadou Toumani TOURE

Le Premier ministre,


Madame Cisse Mariam Kaïdama SIDIBE

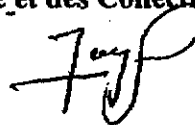
Le ministre de l'Equipement
et des Transports,


Haméd Diané SEMEGA

Le ministre de l'Energie et de l'Eau,
ministre de l'Environnement
et de l'Assainissement par intérim,


Habib OUANE

Le ministre de l'Administration
Territoriale et des Collectivités Locales,



Général Kafougouna KONE

Le ministre de la Justice,
Garde des Sceaux,



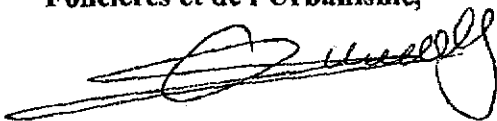
Maharafa TRAORE

Le ministre de l'Economie
et des Finances,



Lassine BOUARE

Le ministre du Logement, des Affaires
Foncières et de l'Urbanisme,



Yacouba DIALLO

SECRETARIAT GÉNÉRAL
DU GOUVERNEMENT

DECRET N°2011- 598 /P-RM DU 16 SEP 2011

RELATIF A LA POLICE DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu le Règlement N°01/2007/CM/UEMOA du 06 avril 2007 portant adoption du code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu le Règlement N°07/2005/CM/UEMOA du 16 septembre 2005 relatif aux certificats de navigabilité des aéronefs civils ;
- Vu la Loi N° N°2011-014 du 19 mai 2011 portant Code de l'aviation civile ;
- Vu le Décret N°2011-173/P-RM du 03 avril 2011 portant nomination du Premier ministre ;
- Vu le Décret N°2011-176/P-RM du 06 avril 2011 portant nomination des membres du Gouvernement ;
- Vu le Décret N°2011-265/P-RM du 19 mai 2011 fixant les intérimis des membres du Gouvernement ;

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

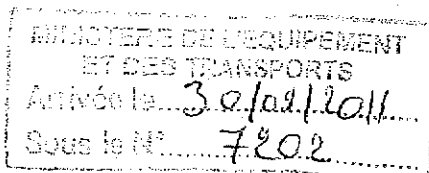
DECRETE :

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 1^{er} : Le présent décret détermine les dispositions relatives à la police de la circulation des aéronefs, notamment celles concernant les documents exigés à bord des aéronefs, les conditions de transport aérien des matières dangereuses et des équipements soumis à restriction, le contrôle de la circulation des aéronefs ainsi que les inspections.

Article 2 : Un aéronef ne peut être utilisé pour la circulation aérienne que si :

- a) il est muni d'un document de navigabilité en état de validité ;
- b) il est apte au vol ;
- c) son exploitation est conforme aux règles de sécurité édictées ;
- d) les mesures de protection de l'environnement en vigueur sont respectées ;
- e) les personnes assurant la conduite de l'aéronef ou des fonctions relatives à la sécurité à bord détiennent les titres prescrits par le livre VI du Code de l'aviation civile.



CHAPITRE II : DOCUMENTS DE BORD

Article 3 : Doivent se trouver à bord les documents suivants :

- le certificat d'immatriculation ;
- le certificat de navigabilité ;
- le certificat de limitation de nuisances ;
- les licences ou certificats de l'équipage ;
- le carnet de route ;
- le manuel d'exploitation ;
- la licence de station d'aéronef ;
- le certificat d'exploitation de l'installation radioélectrique de bord ;
- le certificat d'assurance ;
- la liste nominative des passagers ;
- le manifeste du fret.

CHAPITRE III : CONDITIONS DE TRANSPORT AERIEN DES MATIERES DANGEREUSES ET DES EQUIPEMENTS SOUMIS A RESTRICTION

Article 4 : Les conditions de transport des matières dangereuses, des cultures microbiennes et des petits animaux infectés ou dangereux, sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article 5 : Le transport, par aéronefs, des explosifs, armes et munitions de guerre, pigeons voyageurs, objets de correspondance compris dans le monopole postal, est interdit sauf autorisation spéciale.

Les conditions de transport et d'usage des appareils photographiques sont définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article 6 : Aucun appareil radiotélégraphique ou radiotéléphonique ne peut être installé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale. Il en est de même des équipements de radionavigation ou de détection électromagnétique.

Les aéronefs affectés à un service public de transport de passagers et ceux affectés aux services aériens privés désignés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile doivent être munis d'un dispositif de radio télécommunication dans les conditions fixées par décret pris en conseil des ministres.

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

CHAPITRE IV : CONTROLE DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

Article 7 : Tout aéronef en circulation doit se soumettre aux injonctions des services de police et de douane ainsi que celles des aéronefs militaires intervenant sur demande de ces services.

Article 8 : Les aéronefs évoluant exclusivement dans les aérodromes et dans les régions agréées par l'autorité administrative comme champs d'expérience ne sont pas soumis aux dispositions des articles 2 à 5 du présent décret tant que les évolutions ne donnent pas lieu à un spectacle public. Ils ne peuvent toutefois transporter des passagers que s'ils sont munis du certificat de navigabilité.

Article 9 : Les certificats de navigabilité, les certificats de limitation de nuisances, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité sont reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire malien si l'équivalence a été admise par convention internationale, par un règlement de l'UEMOA ou de la CEDEAO, ou par décret pris en Conseil des Ministres.

CHAPITRE V : INSPECTIONS

Article 10 : Les inspections au sol des aéronefs réalisées en application de l'article 55 du Code de l'aviation civile sont exécutées dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

A l'issue de l'inspection au sol, le commandant de l'aéronef ou un représentant de l'exploitant de l'aéronef est informé des conclusions de l'inspection. Un rapport d'inspection est adressé à l'exploitant, ainsi qu'aux autorités compétentes de l'Etat dont relève l'exploitant si des défauts importants sont constatés.

Lorsqu'un rapport d'inspection comporte des informations fournies spontanément, la source de ces informations ne doit pas être identifiable.

Article 11 : Les vérifications nécessaires à la délivrance et au maintien en état de validité des certificats, des laissez-passer, des licences et des agréments prévus par la réglementation communautaire de l'UEMOA ou de la CEDEAO et le présent décret sont effectuées par les agents, organismes ou personnes mentionnés à l'article 57 du Code de l'aviation civile.

L'habilitation des personnes ou des organismes techniques extérieurs peut porter sur la délivrance et le maintien en état de validité des certificats, des laissez-passer, des licences et des agréments cités au premier alinéa.

Des arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile déterminent les cas, les conditions et les limites dans lesquels les agents de l'Etat, les personnes ou les organismes techniques extérieurs à l'administration, habilités à cet effet, exercent leur action.

Les inspecteurs sécurité des vols auront, pour l'exercice de leur fonction et sur présentation d'un ordre de mission ou d'une accréditation, accès à bord des aéronefs.

En ce qui concerne les contrôles en vol effectués à l'égard des transporteurs aériens, la liste des inspecteurs sécurité des vols sera communiquée aux entreprises soumises à ces contrôles.

Article 12 : Lorsque l'Agence Nationale de l'Aviation Civile immobilise un aéronef jusqu'à l'élimination du risque en application de l'article 56 du Code de l'aviation civile, elle informe immédiatement les autorités compétentes de l'Etat dont relève l'exploitant et celles de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

Lorsque l'Agence Nationale de l'Aviation Civile immobilise un aéronef, elle peut prescrire, en coordination avec l'Etat dont relève l'exploitant ou avec l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, les conditions dans lesquelles l'aéronef peut être autorisé à voler jusqu'à un aéroport dans lequel les anomalies pourront être corrigées. Si les anomalies affectent la validité du certificat de navigabilité de l'aéronef, l'immobilisation ne peut être levée que si l'exploitant obtient la permission de l'Etat ou des Etats qui seront survolés lors du vol.

CHAPITRE VI : DISPOSITIONS FINALES

Article 13 : Le ministre chargé de l'aviation civile fixe, par arrêté, les mesures d'application du présent décret.


Article 14 : Le ministre de l'Equipeement et des Transports, le ministre de l'Environnement et de l'Assainissement, le ministre de l'Administration territoriale et des Collectivités Locales, le ministre de la Défense et des Anciens Combattants, le ministre de la Sécurité Intérieure et de la Protection Civile et le ministre de l'Economie et des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal officiel. †

Bamako, le 18 SEP 2011

Le Président de la République,


Amadou Toumani TOURE

Le Premier ministre,


Madame CISSE Mariam Kaïdama SIDIBE

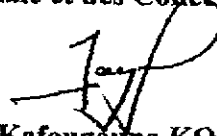
Le ministre de l'Equipeement
et des Transports,


Hamed Diané SEMEGA

Le ministre de l'Energie et de l'Eau,
ministre de l'Environnement
et de l'Assainissement par intérim,


Habib OUANE

Le ministre de l'Administration
Territoriale et des Collectivités Locales,



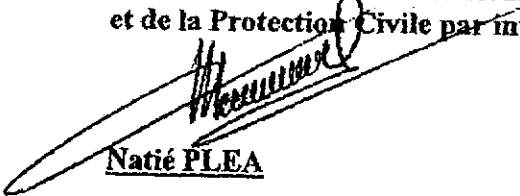
Général Kafougouma KONE

Le ministre de la Défense
et des Anciens Combattants,



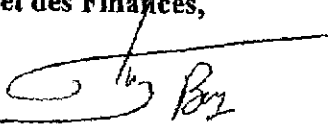
Natié PLEA

Le ministre de la Défense
et des Anciens Combattants,
ministre de la Sécurité Intérieure
et de la Protection Civile par intérim,



Natié PLEA

Le ministre de l'Economie
et des Finances,



Lassine BOUARE

Mme DIARRA
PRIMATURE

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

DECRET N°2011- 599 /P-RM DU 16 SEP 2011

**PORTANT ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE LA
COMMISSION D'ENQUETE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS
D'AVIATION CIVILE**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- VU la Constitution ;
VU la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
VU le Règlement N°01/2007/CM/UEMOA du 06 avril 2007 portant adoption du code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
VU la Directive N°05/2002/CM/UEMOA du 27 juin 2002 relative aux principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et incidents de l'aviation civile au sein de l'UEMOA ;
VU la Loi N°2011-014 du 19 mai 2011 portant Code de l'Aviation Civile ;
VU le Décret N°2011-173/P-RM du 03 avril 2011 portant nomination du Premier ministre ;
VU le Décret N°2011-176/P-RM du 06 avril 2011 portant nomination des membres du Gouvernement ;
Vu le Décret N°2011-265/P-RM du 19 mai 2011 fixant les intérim des membres du Gouvernement ;

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE :

CHAPITRE I : DE LA NATURE ET DES ATTRIBUTIONS

Article 1^{er} : L'organisme chargé, en application de l'article 225 du Code de l'aviation civile, de procéder aux enquêtes techniques relatives aux accidents ou incidents dans l'aviation civile est un organisme ad hoc placé auprès du ministre chargé de l'Aviation Civile et désigné sous le nom de Commission d'Enquête.

Article 2 : La Commission d'Enquête est chargée de :

- mener ou de participer aux enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves d'aviation civile ;

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT

ET DES TRANSPORTS

Adopté le 30/09/2011

Sous le N° 7204

- définir la stratégie de conduite de l'enquête sur les accidents et incidents d'aviation civile ;
- formuler des recommandations de sécurité pour la prévention des accidents et incidents graves d'aviation civile ;
- informer et communiquer sur les enquêtes techniques d'accidents et d'incidents d'aviation civile ;
- élaborer, diffuser et veiller à la conservation des rapports d'enquête ;
- proposer au ministre chargé de l'Aviation Civile toute modification de la réglementation en matière d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation, notamment en ce qui concerne la préservation des éléments de cette enquête, dans le respect des engagements internationaux pris par le Mali.

CHAPITRE II : DE L'ORGANISATION

SECTION I : DE LA COMPOSITION

Article 3 : Le Président de la Commission d'Enquête est nommé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile parmi les ingénieurs des corps techniques de l'aviation civile ayant au moins dix (10) ans d'expérience professionnelle dans le domaine de l'aviation civile. Il est reconduit tacitement dans ses fonctions pour chaque Commission d'enquête constituée sur une période de sept (07) ans non renouvelable à compter de la première Commission d'Enquête pour laquelle il est nommé.

Article 4 : La Commission d'Enquête comprend des enquêteurs techniques, des agents techniques et administratifs mis à sa disposition pendant la durée de l'enquête sur demande motivée du Président de la Commission dans des conditions fixées par décision du ministre chargé de l'Aviation Civile.

Les enquêteurs techniques agissent sous l'autorité du Président de la Commission d'Enquêtes et ne rendent compte qu'à lui.

SECTION II : DES CONDITIONS DE DESIGNATION ET D'EXERCICE

Article 5 : Les enquêteurs techniques sont désignés par le Président de la Commission d'Enquête parmi le personnel technique de l'aviation civile justifiant de la capacité à accomplir la mission qui leur sera assignée, sous réserve de n'avoir fait l'objet d'aucune condamnation ou sanction disciplinaire incompatible avec l'exercice de leur fonction.

Ils sont à cet effet commissionnés par le ministre chargé de l'Aviation Civile. Le commissionnement des enquêteurs techniques peut leur être retiré sur demande motivée du Président de la Commission d'Enquête.

Les conditions de qualification, d'expérience minimale et de maintien de compétence des enquêteurs techniques sont fixées par décision du ministre chargé de l'Aviation Civile.

Article 6 : En fonction du type d'accident ou d'incident objet de l'enquête, la Commission d'Enquête peut faire appel à des experts nationaux ou étrangers justifiant de compétences avérées dans les domaines :

- a) de l'Administration de l'Aviation Civile ;
- b) de la navigation aérienne ;
- c) de la conduite des aéronefs ;
- d) de l'exploitation technique des aéronefs ;
- e) de la construction aéronautique ;
- f) des aérodrômes ;
- g) des licences du personnel navigant ;
- h) de la navigabilité des aéronefs.

La Commission d'Enquête peut également faire appel à des compétences particulières en rapport avec le type d'accident ou d'incident. Ces experts et compétences peuvent appartenir à des organismes homologues d'Etats membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ou d'organismes régionaux ou sous régionaux auxquels le Mali est membre.

Article 7 : ~~A la suite d'un accident ou incident, une Enquête de Premières Informations est menée. Elle est réalisée par des agents des services techniques de l'aviation civile appelés Enquêteurs de premières informations.~~

Les Enquêteurs de Premières Informations sont désignés sur proposition du Président de la Commission, parmi le personnel technique de l'aviation civile ayant au moins cinq (05) ans d'expérience. Ils sont habilités pour une durée de trois ans renouvelable par décision du ministre chargé de l'Aviation Civile à effectuer les opérations d'enquêtes conformément au Chapitre II du Titre III du Livre VII du Code de l'Aviation Civile.

Placés sous l'autorité du Président de la Commission, les Enquêteurs de premières informations ne rendent compte qu'à lui.

Les services techniques de l'aviation civile au niveau de chaque circonscription administrative régionale doivent être dotés d'au moins un enquêteur de premières informations.

Article 8 : Sur demande motivée du Président de la Commission d'Enquête, le ministre chargé de l'Aviation Civile retire l'habilitation d'un enquêteur de premières informations.

Article 9 : Les enquêteurs de premières informations doivent avoir des compétences techniques et la maîtrise des aspects de la législation et de la réglementation relative aux enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aviation civile nécessaires à l'exercice des fonctions pour lesquelles ils sont habilités.

Article 10 : Les Membres de la Commission d'Enquête, les Enquêteurs de premières informations et les Experts sont tenus au secret professionnel.

CHAPITRE III : DU FONCTIONNEMENT

SECTION I : DES DISPOSITIONS GENERALES

Article 11 : La Commission d'Enquête est constituée à la suite de tout accident ou incident grave d'aviation civile et, le cas échéant, de tout autre incident d'aviation civile survenant sur le territoire malien ou intéressant le Mali. Elle intervient également lorsque les autorités maliennes acceptent la délégation par un Etat étranger de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique.

Article 12 : Le président de la Commission d'Enquête détermine le champ d'investigation et la procédure de l'enquête technique.

Article 13 : Le président de la Commission d'Enquête peut déléguer, l'organisation, la conduite et le contrôle de l'enquête technique à un Enquêteur Désigné.

L'Enquêteur Désigné doit être choisi parmi les enquêteurs techniques ayant au moins sept (07) ans d'expérience dans le domaine de l'aviation civile et ayant une qualification dans la conduite et la gestion des enquêtes relatives aux accidents et incidents d'aviation civile.

Article 14 : Le Président de la Commission ou l'Enquêteur Désigné peut entreprendre toutes actions utiles en vue de la lecture et l'exploitation des enregistreurs, l'examen et/ou l'expertise des pièces et éléments d'aéronef le plus tôt qu'il sera possible.

Article 15 : Lorsqu'il en a connaissance, le Président de la Commission d'Enquête informe l'autorité judiciaire compétente de tout accident d'aviation civile survenu dans l'espace aérien malien et ayant entraîné le décès d'une ou de plusieurs personnes. Lorsque l'accident est survenu en dehors du territoire malien et a entraîné le décès d'une ou de plusieurs personnes de nationalité malienne, il informe les ministres chargés des Affaires Etrangères et des Maliens de l'Extérieur.

Article 16 : A la suite d'un accident d'aviation civile, si une enquête judiciaire est ouverte, les enquêteurs techniques et les Autorités judiciaires sont tenus à une étroite collaboration pour faciliter les enquêtes. Cependant, l'enquête technique et l'enquête judiciaire demeurent indépendantes.

Article 17 : Pour la communication des informations relatives à l'enquête technique, le Président de la Commission d'Enquête recourt aux moyens et supports qu'il estime appropriés.

Article 18 : Les destinataires des recommandations de sécurité disposent d'un délai fixé par le Président de la Commission et compris entre soixante et quatre-vingt-dix jours à compter de leur réception, pour faire connaître à la Commission d'Enquête, les suites qu'ils entendent leur donner et le délai nécessaire à leur mise en œuvre.

La Commission d'Enquête émet un avis sur les informations transmises par les destinataires des recommandations de sécurité comme prévu au premier alinéa du présent article.

Article 19 : L'activité de la Commission d'Enquête prend fin à la publication du rapport d'enquête ou à la publication de l'avis rendu par la Commission sur les suites que les destinataires des recommandations de sécurité entendent leur donner, lorsque de telles recommandations figurent dans le rapport d'enquête.

Article 20 : Le ministre chargé de l'Aviation Civile définit et met en œuvre un système permettant de collecter, d'évaluer, de traiter et de stocker dans une base de données les informations issues des comptes rendus d'événements ainsi que les informations relatives aux accidents et incidents mentionnés au Chapitre I du Titre III du Livre VII du Code de l'aviation civile.

Le système de bases de données doit utiliser un format normalisé de façon à faciliter l'échange des données avec d'autres Etats.

SECTION II : DES DECLARATIONS D'ACCIDENTS OU D'INCIDENTS

Article 21 : Toute personne qui découvre une épave ou un élément d'aéronef est tenue d'en faire la déclaration sans délai au service de la Police Nationale, de la Gendarmerie Nationale, de la Garde Nationale ou à l'Autorité Administrative la plus proche.

Article 22 : L'enquête technique de premières informations est ouverte dès réception, par les enquêteurs de premières informations, de la déclaration d'accident ou d'incident grave et/ou de la connaissance des éléments nécessaires au démarrage de l'enquête.

Le ministre chargé de l'Aviation Civile arrête les dispositions qui permettent aux enquêteurs de premières informations de disposer des moyens et facilités nécessaires au démarrage de l'enquête de premières informations sans délai.

Article 23 : Le ministre chargé de l'Aviation Civile fixe par arrêté, la liste des incidents qui, outre les accidents, doivent faire l'objet d'une déclaration. Les incidents qui figurent dans cette liste comprennent au moins les incidents graves énumérés en annexe à la Directive n° 05/2002/CM/UEMOA relative aux principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents de l'aviation civile au sein de l'UEMOA.

Article 24 : Le commandant de bord d'un aéronef effectuant un vol dans l'espace aérien malien doit déclarer sans retard au responsable chargé de la circulation aérienne le plus proche ou au centre de contrôle régional avec lequel il est en liaison tout accident ou tout incident figurant dans la liste prévue à l'article 23 du présent décret, impliquant son aéronef et constaté par lui. Dans la mesure du possible, la déclaration précise si l'accident ou l'incident a causé des dommages aux personnes ou aux biens.

Si le commandant de bord est empêché de faire cette déclaration, celle-ci est faite sans retard à la Commission d'Enquêtes selon les modalités fixées par l'arrêté prévu à l'article 28 du présent décret par l'exploitant de l'aéronef, le président de l'aéroclub dont dépend l'aéronef ou le propriétaire de l'aéronef.

Lorsque l'accident ou l'incident est survenu hors de l'espace aérien malien à un aéronef immatriculé au Mali ou exploité par une personne physique ou morale dont le siège ou le principal établissement y est situé, la déclaration est faite dans les conditions prévues au deuxième alinéa du présent article.

Article 25 : Dans les organismes ou entreprises mettant en œuvre des procédures d'information agréées, certifiées ou reconnues par l'État malien comme garantissant la préservation et la bonne transmission de l'information, la déclaration d'accident ou d'incident reçue par un agent peut être transmise par son employeur à la Commission d'Enquête selon les modalités fixées par l'arrêté prévu à l'article 28 du présent décret.

Article 26 : Les agents chargés du contrôle ou de l'information de la circulation aérienne générale informent le ministre chargé de l'Aviation Civile selon les modalités fixées par l'arrêté prévu à l'article 28 du présent décret de tout accident ou de tout incident figurant dans la liste prévue à l'article 23 du présent décret et dont ils sont informés ou qu'ils constatent.

Article 27 : Les dirigeants des sociétés assurant la conception, la construction, l'entretien, la révision et la classification des aéronefs et de tous leurs éléments, et dont le siège ou le principal établissement est situé au Mali déclarent sans retard au ministre chargé de l'Aviation Civile selon les modalités fixées par l'arrêté prévu à l'article 28 du présent décret, dès qu'ils en ont connaissance, tout accident ou tout incident figurant dans la liste prévue à l'article 23 du présent décret et survenu à ces aéronefs ou à leurs éléments.

Article 28 : Un arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile précise les modalités de la déclaration d'accident ou d'incident et le traitement dont elle est l'objet en précisant :

- a) l'organisme ou le service et ses agents auprès desquels la déclaration doit être faite ou transmise ainsi que leurs coordonnées ;
- b) les modes de déclaration et de transmission de l'information ;
- c) le contenu de la déclaration ;
- d) la procédure permettant à la Commission d'Enquête de prendre connaissance sans retard de la déclaration en particulier en cas d'accident ou d'incident grave ;
- e) la procédure permettant de porter sans délai à la connaissance des enquêteurs de première information et de la Commission, la déclaration d'accident ou d'incident grave ainsi que les autres éléments nécessaires au démarrage de l'enquête.

SECTION III : DE LA PROTECTION DES SOURCES D'INFORMATION

Article 29 : Dans le cadre de l'enquête technique, le contenu des enregistreurs et les résultats des autopsies et examens médicaux effectués ne sont pas divulgués et ne sont exploités exclusivement que pour la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident et à la compréhension des recommandations de sécurité.

Article 30 : Dans le cadre de la prévention des accidents et incidents graves d'aviation civile, le ministre chargé de l'Aviation Civile s'assure de la mise en œuvre de toutes actions utiles, notamment la mise en place d'un système de comptes rendus volontaires, de recueil et de traitement d'événements confidentiels et de retour d'expérience.

A cet effet, aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne qui rend compte volontairement à la suite d'un accident ou d'un incident d'aviation civile ou tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelles, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef tels qu'ils sont définis dans l'annexe 13 à la convention de Chicago, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident, incident ou événement grave, sauf si elle s'est rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de la sécurité aérienne.

SECTION IV : DE LA PARTICIPATION AUX ENQUÊTES TECHNIQUES

Article 31 : Le Président de la Commission d'Enquête organise la participation malienne aux enquêtes techniques menées par un Etat étranger dans les conditions prévues aux conventions internationales.

Article 32 : Les Etats concernés par un accident ou un incident peuvent désigner un représentant accrédité et un ou plusieurs conseillers ou experts qui participent à l'enquête technique sous le contrôle de la Commission d'Enquête.

Le Président de la Commission fixe les règles de participation de ces représentants, conseillers ou experts dans les conditions prévues aux conventions internationales.

Ces représentants, conseillers ou experts restent à la charge des Etats qui les désignent.

Article 33 : La Commission d'Enquête peut solliciter l'assistance d'organismes homologues ou d'autres services nationaux ou d'Etats membres de l'UEMOA et/ou de la CEDEAO ou de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pour :

- 1) la fourniture d'installations, d'équipements et d'appareils qui permettent :
 - a) de procéder à l'expertise des débris d'épaves et des équipements de bord, ainsi que de tout autre objet présentant un intérêt pour l'enquête ;
 - b) d'exploiter le contenu des enregistreurs de bord ;
 - c) de mettre en mémoire et d'exploiter les données informatiques concernant les accidents d'aéronefs ;
- 2) la formation des enquêteurs techniques et des enquêteurs de premières informations.

Article 34 : L'assistance prévue à l'article 33 est gratuite, hormis les frais de déplacement, à moins que la demande d'assistance implique la mobilisation de ressources importantes. Dans ce cas, le financement des opérations est négocié entre les parties.

CHAPITRE IV : FINANCEMENT

Article 35 : Le fonctionnement de la Commission d'Enquête est financé par le budget national.

Article 36 : En vue d'assurer la continuité des activités de la Commission d'Enquête une régie d'avance sera mise en place dans les conditions fixées par les textes réglementaires en la matière.

CHAPITRE V : DES DISPOSITIONS FINALES

Article 37 : Le ministre de l'Equipeement et des Transports, le ministre de l'Administration Territoriale et des Collectivités Locales, le ministre des Affaires Etrangères et de la Coopération Internationale, le ministre de la Défense et des Anciens Combattants, le ministre de la Sécurité Intérieure et de la Protection Civile, le ministre de la Justice, Garde des Sceaux et le ministre de l'Economie et des Finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au journal officiel.

Bamako, le **16 SEP 2011**

Le Président de la République,


Amadou Toumani TOURE

Le Premier ministre,


Madame CISSE Mariam Kaïdama SIDIBE

Le ministre de l'Equipeement
et des Transports,


Hamed Diane SEMEGA

Le ministre de l'Administration Territoriale
et des Collectivités Locales,


Général Kafougouma KONE

Le ministre de l'Industrie, des
Investissements et du Commerce,
ministre des Affaires Etrangères
et de la Coopération Internationale par
intérim,


Madame SANGARE Niamoto BA

Le ministre de la Défense et des
Anciens Combattants,


Natié PLEA

Le ministre de la Défense
et des Anciens Combattants,
ministre de la Sécurité Interieure
et de la Protection Civile par intérim,


Natié PLEA

Le ministre de la Justice,
Garde des Sceaux,


Maharafa TRAORE

Le ministre de l'Economie
et des Finances,


Lassine BOUARE

DECRET N°2011- 600 /P-RM DU 16 SEP 2011

RELATIF A L'ASSISTANCE EN ESCALE SUR LES AEROPORTS

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu le Règlement N°01/2007/CM/UEMOA du 06 avril 2007 portant adoption du code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu la Directive N°01/2003/UEMOA relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union ;
- Vu la Loi N°2011-014 du 19 mai 2011 portant Code de l'aviation civile ;
- Vu le Décret N°2011-173/P-RM du 03 avril 2011 portant nomination du Premier ministre ;
- Vu le Décret N°2011-176/P-RM du 06 avril 2011 portant nomination des membres du Gouvernement ;

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE :

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 1^{er} : Le présent décret fixe les conditions de délivrance de l'agrément de prestataires de services d'assistance en escale sur les aéroports 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.

Article 2 :

- a) Les services d'assistance en escale régis par le présent décret sont les services rendus à un transporteur aérien sur un aéroport et figurant en annexe à la Directive N°01/2003/UEMOA relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union.
- b) L'auto-assistance en escale est l'opération par laquelle un transporteur aérien effectue pour son propre compte une ou plusieurs catégories de services d'assistance sans conclure avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Un transporteur aérien n'est pas considéré comme tiers par rapport à un autre transporteur aérien si l'un détient dans l'autre une participation majoritaire ou si une même entité détient dans chacun d'eux une participation majoritaire.

MINISTRE DE L'EQUILIBRE
ET DES TRANSPORTS
Archivé le 30/09/2011
Dossier N° 7204

Le gestionnaire de l'aéroport est tenu d'accorder cette autorisation, sous réserve que soient remplies les conditions suivantes :

- que les espaces nécessaires soient disponibles ou puissent être rendus disponibles ; dans le cas contraire, il est fait application de l'alinéa a) de l'article 20 ou de l'article 21 ;
- lorsque le demandeur est un prestataire, qu'il détienne l'agrément prévu au chapitre II ;
- lorsqu'il est fait application des dispositions des articles 20 ou 21 visant à limiter le nombre d'intervenants pour un ou plusieurs services d'assistance en escale, que le demandeur ait été retenu.

Article 8 : Le gestionnaire d'un aéroport, le transporteur aérien ou le prestataire de services qui fournissent des services d'assistance en escale sur un aéroport doivent, à compter de leur premier exercice comptable clos postérieurement au douzième mois suivant l'entrée en vigueur du présent décret, opérer une stricte séparation comptable, selon les pratiques commerciales en vigueur, entre les activités liées à la fourniture de ces services et leurs autres activités.

La réalité de cette séparation comptable et la régularité des comptes sont contrôlées par le commissaire aux comptes ou, à défaut, par un auditeur indépendant dûment mandaté à cet effet par l'Etat.

Le commissaire aux comptes ou l'auditeur indépendant s'assure que les redevances perçues par un gestionnaire d'aéroport auprès des transporteurs aériens pour l'usage des installations aéronautiques ne sont pas affectées au financement de son activité d'assistance en escale.

Les vérifications prévues au présent article donnent lieu à l'établissement d'un rapport dont un exemplaire est adressé au ministre chargé de l'aviation civile et à l'administration de l'aviation civile.

Article 9 : Sur les aéroports où sont assurés des services d'assistance en escale, un comité des usagers est créé.

Ce comité est composé des transporteurs aériens usagers de l'aéroport. Tout transporteur aérien membre du comité peut participer directement à ses travaux ou se faire représenter par une organisation professionnelle qu'il mandate à cet effet.

Le comité des usagers est consulté pour avis préalablement aux décisions ou actes suivants :

- toute décision limitant le nombre de prestataires sur un aéroport en application de l'article 20 ou du b) de l'article 21 ;
- établissement du cahier des charges auquel les candidats doivent répondre en application du a) de l'article 24 ;
- établissement des tarifs des différents services d'assistance en escale ;

- c) Aux fins du présent décret, on entend par « Aéroport » tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux.

Article 3 : Toute personne physique ou morale établie sur le territoire d'un Etat membre de l'UEMOA ou de la CEDEAO et titulaire de l'agrément prévu au chapitre II peut fournir un ou plusieurs services d'assistance en escale à un transporteur aérien sur un aéroport.

Article 4 : Seuls les transporteurs aériens détenteurs d'un permis d'exploitation aérienne délivré par l'Administration de l'aviation civile peuvent pratiquer l'auto-assistance en escale sur un aéroport.

Article 5 : Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4, le ministre chargé de l'aviation civile peut confier au gestionnaire de l'aéroport ou à une autre entité la gestion des infrastructures servant à la fourniture des services d'assistance en escale dont la complexité, les conditions techniques d'exploitation, le coût ou l'impact sur l'environnement ne permettent pas, sur cet aéroport, la division ou la duplication.

Ces infrastructures mentionnées peuvent appartenir à l'une des catégories suivantes :

- systèmes de tri de bagages ;
- systèmes d'épuration des eaux ;

~~systèmes de distribution de carburant.~~

Le ministre chargé de l'aviation civile arrête, pour chaque aéroport, la liste des infrastructures concernées par le présent article.

CHAPITRE II : CONDITIONS D'EXERCICE DE SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Article 6 : Le gestionnaire de l'aéroport ou l'entité qui se voit confier la gestion des infrastructures peut rendre obligatoire leur usage pour les prestataires de services et pour les transporteurs aériens.

Conformément à ses prérogatives de gestionnaire du domaine public aéroportuaire, le gestionnaire de l'aéroport peut déléguer la gestion de tout ou partie de ces infrastructures à un tiers.

Sous réserve de dérogations prévues par les textes législatifs et réglementaires, la gestion des infrastructures donnant lieu à l'application de l'article 5 s'effectue dans des conditions qui garantissent l'égalité des prestataires de services d'assistance en escale et des transporteurs aériens dans l'accès et l'utilisation de ces infrastructures.

Article 7 : Conformément aux règles de gestion du domaine public, l'exercice des services d'assistance en escale sur un aéroport, par un prestataire ou un transporteur aérien, est subordonné à la délivrance par le gestionnaire de l'aéroport d'une autorisation et, le cas échéant, à la signature d'une convention d'occupation du domaine public.

- tout autre acte ou décision relatif à l'organisation et au fonctionnement de l'assistance en escale que le gestionnaire de l'aéroport décide de lui soumettre.

Le comité établit son règlement intérieur.

Article 10 : La rémunération perçue par le gestionnaire de l'aéroport pour l'accès aux installations dans le cadre des services d'assistance en escale doit être déterminée en fonction de critères de transparence et de non discrimination.

Article 11 : Le ministre chargé de l'aviation civile peut refuser, suspendre ou retirer aux transporteurs aériens établis dans un Etat non membre de l'UEMOA ou de la CEDEAO les droits résultant du présent décret, s'il apparaît que les transporteurs aériens établis au Mali ne bénéficient pas d'un traitement équivalent dans cet Etat.

Le ministre chargé de l'aviation civile informe la Commission de l'UEMOA ou de la CEDEAO de toute décision qu'il prend sur la base du présent article ainsi que des motifs qui la justifient.

CHAPITRE III : L'AGREMENT DES PRESTATAIRES DE SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Article 12 : Sur les aéroports, l'activité d'un prestataire de services d'assistance en escale, ainsi que celle de ses sous-traitants, est subordonnée à l'obtention d'un agrément délivré par le ministre chargé de l'aviation civile.

~~Toute modification souhaitée par le détenteur d'un agrément concernant la zone d'activité sur l'aéroport ou la nature des services rendus fait l'objet d'une demande en vue de l'obtention d'un nouvel agrément.~~

Article 13 : Les conditions de délivrance de l'agrément prévu à l'article 12 sont les suivantes :

a) que le demandeur justifie :

- d'une situation financière saine ;
- d'une capacité humaine et matérielle suffisante appréciée au regard d'un cahier des charges établi par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;
- d'une couverture d'assurance pertinente pour l'activité exercée, notamment en ce qui concerne la responsabilité civile ;

b) que le demandeur s'engage à :

- respecter les règlements et les consignes particulières à l'aéroport en matière de sûreté et en matière de sécurité des installations, des équipements, des aéronefs ou des personnes ;
- respecter la législation et la réglementation en matière sociale correspondant aux activités d'assistance en escale exercées ;

- respecter la réglementation et les consignes particulières à l'aéroport en matière de protection de l'environnement ;
- respecter la réglementation technique en matière de sécurité du transport aérien ;
- respecter l'obligation de séparation comptable prévue à l'article 8 pour les prestataires de services.

Les engagements souscrits en termes de sécurité, sûreté et protection de l'environnement peuvent porter, le cas échéant, sur une formation adaptée du personnel.

Article 14 : La demande d'agrément est présentée sur un modèle défini par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

À cette demande, doivent être joints les documents suivants :

- a) un extrait des statuts de la société ;
- b) une copie de la police d'assurance couvrant les risques de l'activité exercée sur l'aéroport ;
- c) une copie du bilan certifié du dernier exercice ;
- d) les attestations de règlement des cotisations sociales, des impôts et taxes pour le dernier exercice exigible.

Les documents mentionnés aux alinéas c) et d) ne sont exigés que des demandeurs ayant exercé une activité professionnelle antérieurement à leur demande.

Article 15 : L'agrément est délivré dans les trois mois à compter de la réception des éléments complets du dossier de demande.

L'agrément ne peut être refusé que si le prestataire ne satisfait pas, pour des motifs qui lui sont imputables, aux conditions énoncées à l'article 13.

L'agrément est délivré pour une durée de dix ans renouvelable.

Article 16 : Toute modification de la raison sociale ou de la répartition du capital du titulaire d'un agrément doit être notifiée au ministre chargé de l'aviation civile.

Article 17 : Lorsque, pour des motifs qui lui sont imputables, le titulaire de l'agrément ne répond plus aux conditions énoncées à l'article 13, le ministre chargé de l'aviation civile lui adresse, le cas échéant sur saisine du gestionnaire de l'aéroport ou de l'administration de l'aviation civile, une mise en demeure de prendre les mesures nécessaires à la correction des manquements constatés assortie d'un délai de mise en œuvre.

Lorsque les manquements constatés n'ont pas été corrigés à l'expiration du délai imparti par la mise en demeure, ledit ministre, après avoir pris connaissance des observations de l'intéressé, suspend l'agrément pour une durée maximale de six mois.

Toute décision prise en application des premier, deuxième et troisième alinéas du présent article doit :

- préciser la ou les catégories de services pour lesquelles une dérogation est accordée ainsi que les contraintes particulières d'espace ou de capacité disponibles ou la raison économique qui la justifie ;
- être accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter ces contraintes ou, le cas échéant, à développer le niveau d'activité de l'aéroport.

Article 22 : Lorsqu'il décide de limiter le nombre d'intervenants pour un ou plusieurs services d'assistance en escale sur un aéroport, en application des articles 20 ou 21, le ministre chargé de l'aviation civile le notifie au gestionnaire de l'aéroport, aux transporteurs aériens et aux prestataires des services concernés sur l'aéroport.

Article 23 : Parmi les transporteurs aériens demandant à pratiquer l'auto-assistance, sont retenus ou est retenu, dans les cas prévus à l'article 20 ou au a) de l'article 21, ceux ou celui qui réalisent :

- pour les services autres que ceux prévus aux troisième, quatrième et cinquième alinéas du présent article, le nombre de mouvements commerciaux le plus important sur l'aéroport concerné ;
- pour l'assistance passagers, le trafic de passagers commerciaux le plus important sur l'aéroport ;
- pour l'assistance fret et l'assistance poste, le tonnage le plus important de fret ou de poste embarqué ou débarqué sur l'aéroport ;
- lorsqu'un seul transporteur aérien est autorisé dans une zone de fret, le plus grand nombre de mouvements d'avions ne transportant que du fret et de la poste.

Article 24 : Les prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale sur un aéroport font l'objet d'une procédure de sélection lorsque leur nombre est limité dans les cas prévus à l'article 20 ou à l'alinéa b) de l'article 21. Cette procédure n'est pas applicable au gestionnaire de l'aéroport.

Le ministre chargé de l'aviation civile conduit la procédure de sélection prévue par le Décret N°08-485/P-RM du 11 août 2008 portant procédures de passation, d'exécution et de règlement des marchés publics et des délégations de service public.

Les prestataires retenus doivent détenir un agrément.

Lorsque la procédure de sélection est mise en œuvre sur la base de l'article 20, les prestataires sont retenus pour une durée de douze ans au plus.

Lorsque la procédure de sélection est mise en œuvre sur la base de l'alinéa b) de l'article 21, le prestataire est retenu pour une durée de sept ans au plus.

Article 25 : Lorsqu'est prise la décision de limiter le nombre d'intervenants pour un ou plusieurs services d'assistance en escale sur un aéroport, les autorisations en cours sur cet aéroport pour les services concernés expirent le jour du début de l'exploitation par les nouveaux prestataires ou les transporteurs aériens retenus selon les procédures prévues à l'article précédent.

Si les corrections nécessaires n'ont pas été apportées à l'expiration de la période de suspension, le ministre retire l'agrément.

Article 18 : En cas de risque grave pour la sécurité ou la sûreté des aéronefs, des personnes et des biens, l'agrément peut être suspendu immédiatement pour une durée maximale de six mois.

Article 19 : Le ministre chargé de l'aviation civile notifie toute suspension et tout retrait d'agrément à l'intéressé et en informe l'entité gestionnaire, le comité des usagers et l'administration de l'aviation civile.

CHAPITRE IV : LIMITATION DU NOMBRE D'INTERVENANTS POUR UN OU PLUSIEURS SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Article 20 : Le ministre chargé de l'aviation peut décider, à la demande du gestionnaire de l'aéroport, de limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir des services sur un aéroport ou le nombre de transporteurs aériens autorisés à pratiquer l'auto-assistance sur un aéroport, pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale.

La limitation prévue au premier alinéa doit être justifiée par l'une des raisons suivantes :

- a) des contraintes en matière d'espace disponible ou de capacité des installations de l'aéroport ;
- b) la sécurité ou la sûreté des personnes, des aéronefs, des installations et des équipements sur l'aéroport ;
- c) un niveau d'activité de l'aéroport ne permettant pas d'assurer la viabilité économique d'un ou de plusieurs services d'assistance en escale dans le contexte de libre accès au marché de l'assistance en escale avec pour conséquence un risque d'atteinte au fonctionnement régulier du service public aéroportuaire.

Le nombre de prestataires ou le nombre de transporteurs aériens autorisés ne peut être inférieur à deux par service.

Article 21 : Lorsque les contraintes d'espace ou de capacité des installations mentionnées à l'alinéa a) de l'article 20 revêtent un caractère particulier ou lorsque le niveau d'activité de l'aéroport mentionné à l'alinéa c) de l'article 20 ne permet pas de retenir au moins deux intervenants par service comme prévu au sixième alinéa dudit article, le ministre chargé de l'aviation civile peut, à la demande du gestionnaire de l'aéroport, décider :

- a) d'interdire ou de limiter à un seul transporteur aérien l'exercice de l'auto-assistance en escale pour un ou plusieurs services ;
- b) de réserver à un seul prestataire un ou plusieurs services.

Article 26 : Le ministre de l'Equipeement et des Transports et le ministre de l'Economie et des finances sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal officiel. 7

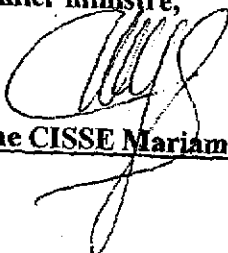
Bamako, le 16 SEP 2011

Le Président de la République,



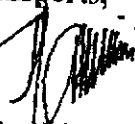
Amadou Toumani TOURE

Le Premier ministre,



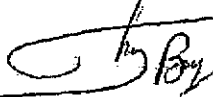
Madame CISSE Mariam Kaïdama

Le ministre de l'Equipeement
et des Transports,



Hamed Diane SEMEGA

Le ministre de l'Economie
et des Finances,



Lassine BOUARE

Mme DIARRA
PRIMATURE

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

DECRET N°2011- 601 /P-RM DU 16 SEP 2011

FIXANT LES CONDITIONS DE CREATION, D'UTILISATION,
D'EXPLOITATION ET DE CONTROLE DES AERODROMES NON
OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
Vu le Règlement n° 01/2007/CM/UEMOA du 06 avril 2007 portant adoption du code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
Vu la Loi 020 du 30 mai 2001 relative aux pollutions et aux nuisances ;
Vu la Loi N°2011-014 du 19 mai 2011 portant Code de l'Aviation Civile ;
Vu le Décret N°2011-173/P-RM du 03 avril 2011 portant nomination du Premier ministre ;
Vu le Décret N°2011-176/P-RM du 06 avril 2011 portant nomination des membres du Gouvernement ;
Vu le Décret N°2011-265/P-RM du 19 mai 2011 fixant les intérim des membres du Gouvernement ;

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE :

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 1^{er} : Le présent décret définit les conditions de création, d'utilisation, d'exploitation et de contrôle des aérodromes à usage restreint et des aérodromes à usage privé.

Article 2 : Les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique appartiennent à l'une des catégories suivantes :

- a) aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'État ; ces aérodromes sont créés dans les conditions prévues à l'article 3 du présent décret et leur mise en service est autorisée par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et des ministres dont ils relèvent ;
- b) aérodromes à usage restreint, autres que les aérodromes à l'usage d'administrations de l'État ;
- c) aérodromes à usage privé.

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS
Arrêté le 30/09/2011
Sous le N° 7205

Le ministre chargé de l'aviation civile tient à jour la liste des aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique, avec leurs caractéristiques, dont la création et la mise en service ont été autorisées. Cette liste fait l'objet d'une publication régulière au *Journal officiel de la République du Mali* et d'insertions aux publications d'information aéronautique.

CHAPITRE II : REGLES GENERALES DE CREATION, D'UTILISATION ET DE CONTROLE DES AERODROMES

SECTION I : CREATION, CONSTRUCTION ET MODERNISATION DES AERODROMES

Article 3 : La décision de création d'un aérodrome non ouvert à la circulation aérienne publique par l'État est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après avis favorable des ministres suivants selon les cas :

- ministre chargé de l'aviation civile ;
- ministre de la défense ;
- ministre chargé de l'administration territoriale et de la décentralisation ;
- ministre chargé de la sécurité ;
- ministre de l'économie et des finances ;
- ministre chargé de l'habitat et de l'urbanisme
- ministre chargé de l'environnement ;
- ministre chargé de l'agriculture ;
- ministre chargé de la culture.

Article 4 : Conformément à l'article 112 du code de l'aviation civile, les travaux de construction, d'installation, d'extension ou de modernisation des 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 de l'impact environnemental.

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.

Article 5 : Les travaux suivants sont précédés d'une étude d'impact environnemental et social réalisée conformément aux dispositions du décret mentionné au premier alinéa du présent article 4 :

- a) construction d'un nouvel aérodrome ;
- b) équipement aéronautique.

Sur la base du rapport d'étude d'impact sur l'environnement, le ministre chargé de l'environnement délivre un permis environnemental obligatoire avant le commencement desdits travaux.

Article 6 : Les travaux suivants sont précédés d'une notice d'impact sur l'environnement réalisée conformément aux dispositions du décret mentionné au premier alinéa du présent article 4 :

- a) construction d'une aérogare ;
- b) travaux d'extension.
- c) travaux de réhabilitation d'un aérodrome existant.

Les promoteurs du projet sont tenus de déposer auprès du ministre chargé de l'environnement la notice d'impact environnemental et social. Celle-ci doit être approuvée avant le commencement de tous travaux.

SECTION II : UTILISATION DES AERODROMES

Article 7 : Les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique sont affectés pour utilisation à titre principal au ministère chargé de l'aviation civile ou au ministère chargé de la défense en fonction des activités aéronautiques auxquelles est dédié l'aérodrome.

L'affectataire principal d'un aérodrome en exerce la direction. A cet effet, il est chargé de coordonner, d'assurer ou de faire assurer les missions incombant à l'État sur cet aérodrome. Il désigne le directeur de l'aérodrome.

Article 8 : Toute administration civile ou militaire de l'État peut demander à être désignée comme affectataire secondaire d'un aérodrome lorsque les services de cette administration font un usage aéronautique permanent de cet aérodrome et y disposent ou ont besoin d'y disposer d'installations.

Un aérodrome comportant plusieurs affectataires secondaires est qualifié d'aérodrome à affectation aéronautique mixte.

Sur les aérodromes à affectation aéronautique mixte, les différents affectataires exercent les droits et obligations correspondants à cette qualité. Ces droits et obligations, ainsi que les modalités de répartition des charges entre les différents affectataires sont précisés par un arrêté interministériel du ministre chargé de l'aviation et des ministres intéressés.

~~**Article 9 :** Après avis des ministres intéressés conformément à l'article 3 du présent décret, un arrêté interministériel désigne :~~

- l'affectataire principal de l'aérodrome ;
- le cas échéant, le ou les affectataires secondaires.

Cet arrêté précise les services et établissements aux besoins desquels l'aérodrome est affecté ainsi que les activités aériennes autorisées.

SECTION III : CONTROLE, RESTRICTION, SUSPENSION ET RETRAIT D'AUTORISATION

Article 10 : Tous les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique sont soumis au contrôle technique et administratif de l'État dans des conditions définies par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation et de l'intérieur.

Les agents chargés du contrôle ont accès à tout moment à l'aérodrome et à ses dépendances.

Article 11 : Les autorisations administratives en vertu desquelles les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique sont créés et utilisés peuvent être restreintes, suspendues ou retirées dans les cas suivants :

- a) lorsque l'aérodrome ne remplit plus les conditions juridiques et techniques qui avaient été nécessaires à l'octroi de l'autorisation ;
- b) lorsque l'aérodrome se révèle dangereux pour la circulation aérienne ;

- c) lorsque l'aérodrome a cessé d'être utilisé par des aéronefs depuis plus de deux ans ;
- d) lorsque l'utilisation de l'aérodrome est devenue incompatible avec l'existence d'un autre aérodrome, ouvert à la circulation aérienne publique ou réservé à l'usage d'administrations d'État ;
- e) en cas de manquements graves aux dispositions du code de l'aviation civile ou des décrets pris pour son application ;
- f) en cas d'infractions aux lois et règlements d'ordre public.

Article 12 : Les suspensions, restrictions et retraits des autorisations du présent décret sont prononcés :

- pour les aérodromes privés, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après avis du ministre chargé de l'administration territoriale ;
- pour les aérodromes à usage restreint, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après avis des ministres intéressés.

Article 13 : Les suspensions, restrictions ou retraits n'ouvrent aucun droit à indemnité pour les personnes physiques ou morales qui ont créé ou utilisé l'aérodrome objet de la décision.

Article 14 : En cas d'urgence, le ministre chargé de l'aviation civile peut, sans procéder aux consultations prévues à l'article 12, prononcer la suspension ou la restriction des effets d'une autorisation pour une durée n'excédant pas soixante jours.

Lorsqu'elles sont prises en cas d'urgence, les décisions restreignant ou interdisant temporairement l'utilisation d'un aérodrome font l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

CHAPITRE III : DISPOSITIONS PARTICULIERES

SECTION I : AERODROMES A USAGE RESTREINT

Article 15 : Les aérodromes à usage restreint sont des aérodromes dont les activités, tout en répondant à un intérêt public, sont restreintes :

- dans leur objet ; ou
- en étant réservées à certaines catégories d'aéronefs ; ou
- en étant exclusivement exercées par certaines personnes désignées à cet effet.

Les activités exercées sur les aérodromes à usage restreint comprennent notamment :

- a) l'activité d'écoles de pilotage ou de centres d'entraînement aérien ;
- b) les essais d'appareils prototypes ;
- c) le travail aérien ;
- d) les vols de tourisme ;
- e) exceptionnellement, une activité aérienne civile et commerciale.

Article 16 : La demande d'autorisation de créer un aérodrome à usage restreint est adressée au ministre chargé de l'aviation civile. A cette demande, est joint un dossier dont la composition est fixée par arrêté dudit ministre.

La décision d'autorisation est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après enquête technique et avis des ministres intéressés.

Article 17 : Conformément à l'article 91 du code de l'aviation civile, l'exploitant de l'aérodrome est tenu de contracter une assurance couvrant les risques qu'il encourt du fait de l'aménagement et de l'exploitation de l'aérodrome.

Le ministre chargé de l'aviation civile s'assure que l'exploitant se conforme à cette obligation d'assurance.

Article 18 : Les aérodromes à usage restreint doivent être dotés de signaux au sol et d'un balisage de jour répondant aux conditions réglementaires.

Toute installation sur l'aérodrome d'autres dispositifs d'aides à la navigation aérienne par la personne qui crée l'aérodrome est subordonnée à l'approbation préalable du ministre chargé de l'aviation civile et doit s'effectuer, tant pour l'installation que pour l'utilisation de ces dispositifs, conformément à la réglementation en vigueur.

Article 19 : La personne qui crée l'aérodrome à usage restreint, ses ayants droit le cas échéant ou mandataires assument la charge :

- a) des dépenses d'aménagement, d'entretien, de fonctionnement et d'exploitation de l'aérodrome ;
- b) des frais et indemnités résultant, le cas échéant, de l'établissement de servitudes au profit de l'aérodrome et des activités auxquelles il est destiné.

Article 20 : La mise en service des aérodromes à usage restreint est autorisée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après enquête technique. Lorsque le ministre de la défense est affectataire principal de l'aérodrome, son accord est requis.

L'arrêté de mise en service fixe les conditions d'utilisation de l'aérodrome. La modification de ces conditions s'effectue dans les mêmes formes.

Toute décision de refus de la mise en service d'un aérodrome à usage restreint doit être motivée et notifiée à la personne ayant créé l'aérodrome.

Article 21 : Il incombe à l'exploitant d'établir les consignes d'utilisation de l'aérodrome et de les communiquer au ministre chargé de l'aviation civile. Ce dernier peut à tout moment prescrire la modification de ces consignes pour des raisons de sécurité, d'ordre public ou pour les adapter aux règles de la circulation aérienne.

Article 22 : La personne qui crée l'aérodrome peut confier à un tiers de son choix tout ou partie de l'exploitation de l'aérodrome, après accord du ministre chargé de l'aviation civile. La personne qui crée l'aérodrome est, avec le tiers exploitant, solidairement responsable à l'égard de l'État des engagements qu'elle a contractés en créant l'aérodrome.

Article 23 : Pour les aérodromes à usage restreint appartenant à l'État et sur lesquels a été autorisée une activité civile et commerciale, peuvent être accordées les concessions prévues au décret relatif à la création, à l'utilisation, à l'exploitation et au contrôle des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Les concessionnaires peuvent percevoir, en rémunération des services qu'ils rendent, celles des redevances mentionnées à l'article 1^{er} du décret n°05-194/P-RM du 19 avril 2005 fixant les catégories et les modalités de recouvrement des redevances aéronautiques et météorologiques sont prévues à leur cahier des charges. Ces redevances sont perçues dans les conditions fixées audit décret.

Article 24 : Lorsqu'une activité aérienne civile et commerciale a été autorisée sur un aérodrome à usage restreint, les dispositions du décret relatif aux redevances aéroportuaires sont applicables aux usagers civils de l'aérodrome, sauf dispositions contraires prévues dans la convention passée entre l'État et la personne qui a créé l'aérodrome.

SECTION II : AERODROMES A USAGE PRIVE

Article 25 : Un aérodrome à usage privé est un aérodrome créé par une personne physique ou morale de droit privé pour son usage personnel ou celui de ses employés et invités.

Article 26 : La demande d'autorisation de créer un aérodrome à usage privé est adressée au ministre chargé de l'aviation civile. À cette demande, est joint un dossier dont la composition est fixée par arrêté dudit ministre.

La décision d'autorisation est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après enquête technique et avis favorable de l'autorité locale compétente.

Article 27 : L'arrêté qui autorise la création de l'aérodrome en fixe les conditions d'utilisation. Il peut prescrire des règles visant à assurer la sécurité des aéronefs utilisant l'aérodrome et spécifier, notamment, que l'aérodrome est à usage permanent, temporaire, saisonnier ou limité voire interdit certains jours.

Article 28 : Les personnes qui ont été autorisées à créer un aérodrome à usage privé ne peuvent l'utiliser qu'après homologation par décision du Directeur Général de l'Administration de l'Aviation Civile.

Article 29 : Toute installation sur l'aérodrome de dispositifs d'aides à la navigation aérienne s'effectue dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 14.

Article 30 : Toute modification au cahier de charges après homologation exige une autorisation écrite de l'Administration de l'Aviation Civile.

Article 31 : Avec l'accord du propriétaire, l'Administration de l'Aviation Civile peut permettre l'utilisation, à titre exceptionnel, d'un aérodrome à usage privé pour les évolutions d'aéronefs constituant une manifestation publique régulièrement autorisée.

Article 32 : Les personnes ayant créé un aérodrome à usage privé ne peuvent percevoir aucune rémunération pour l'utilisation de leur aérodrome par les personnes admises par elles à en faire usage.

Article 33 : Le ministre de l'Equipeement et des Transports, le ministre de l'Environnement et de l'Assainissement, le ministre de la Défense et des Anciens Combattants, le ministre de la Sécurité Intérieure et de la Protection Civile et le ministre de l'Economie et des Finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal officiel. *F*

Bamako, le **16 SEP 2011**

Le Président de la République,

Jouani
Amadou Toumani TOURE

Le Premier ministre

[Signature]
Madame CISSE Mariam Kaïdama SIDIBE

Le ministre de l'Equipeement et des Transports,

[Signature]
Hamed Diane SEMEGA

Le ministre de l'Energie et de l'Eau ministre de l'Environnement et de l'Assainissement par intérim,

[Signature]
Habib OUANE

Le ministre de la Défense et des Anciens Combattants,

[Signature]
Natié PLEA

Le ministre de la Défense et des Anciens Combattants, ministre de la Sécurité Intérieure et de la Protection Civile par intérim,

[Signature]
Natié PLEA

Le ministre de l'Economie et des Finances,

[Signature]

124 Lassine BOUARE

Mme DIARRA
PRIMATURE

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

DECRET N°2011- **602** /P-RM DU 16 SEP 2011

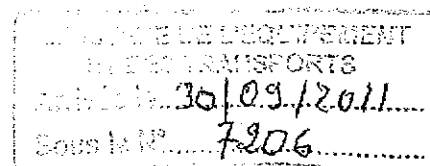
RELATIF AU SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE LES
INCENDIES D'AERONEFS

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- VU la Constitution ;
- VU la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- VU le Règlement N°01/2007/CM/UEMOA du 06 avril 2007 portant adoption du code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- VU la Loi N°2011-014 du 19 mai 2011 portant Code de l'aviation civile ;
- VU le Décret N°2011-173/P-RM du 03 avril 2011 portant nomination du Premier ministre ;
- VU le Décret N°2011-176/P-RM du 06 avril 2011 portant nomination des membres du Gouvernement ;
- VU le Décret N°2011-265/P-RM du 19 mai 2011 fixant les intérim des membres du Gouvernement ;

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE :



CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 1^{er} : Le présent décret détermine les dispositions relatives au service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs.

Article 2 : Le service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs a principalement pour objet de sauver des vies humaines en cas d'accident ou d'incident d'aéronef par la mise en place, sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et sur les aérodromes à usage restreint où le ministre chargé de l'aviation civile exerce le pouvoir de police, de moyens et d'une organisation adaptés au niveau de protection requis.

L'exploitant d'aérodrome peut, en tout ou partie, confier l'exécution du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs, par voie de convention, à un organisme public spécialisé ou à un organisme privé agréé.

Les dispositions du présent décret ne s'appliquent pas aux aérodromes réservés aux hélicoptères.

Article 3 : Aux fins du présent décret, 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) « Mouvement », chaque décollage ou chaque atterrissage d'avion.

CHAPITRE II : NIVEAU DE PROTECTION ASSURE

Article 4 : Le ministre chargé de l'aviation civile détermine par Arrêté, après avis de l'exploitant d'aérodrome, le niveau de protection d'un aérodrome.

Le niveau de protection assuré à un aérodrome est fonction de la catégorie d'aérodrome à laquelle il appartient.

La catégorie d'aérodrome est fondée sur la longueur hors tout et la largeur du fuselage des avions les plus longs qui utilisent normalement l'aérodrome, comme prévu à l'annexe 14 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

Si, après avoir établi la catégorie correspondant à la longueur hors tout de l'avion le plus long, il apparaît que la largeur du fuselage est supérieure à la largeur maximale prévue à l'annexe 14 de la convention relative à l'aviation civile internationale pour cette catégorie, l'avion sera classé dans la catégorie immédiatement supérieure.

Toutefois, lorsque le nombre de mouvements des avions de la catégorie la plus élevée qui utilisent normalement l'aérodrome est inférieur à 700 pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic des avions de cette catégorie, le niveau de protection assuré sera, au minimum, celui qui correspond à la catégorie déterminée, moins une.

Pour les vols réguliers, la détermination du nombre de mouvements des avions tient compte des mouvements réalisés l'année antérieure pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic. Pour les vols non réguliers, cette détermination tient compte des mouvements réalisés en moyenne sur les trois dernières années pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic.

Lorsque des périodes d'activité réduites sont prévues, le niveau de protection offert ne sera pas inférieur au niveau correspondant à la catégorie la plus élevée des avions qui, selon les prévisions, devraient utiliser l'aérodrome au cours de ces périodes, quel que soit le nombre de mouvements.

Article 5 : Les aérodromes qui ne justifient pas un classement dans un niveau de protection se voient attribuer, par défaut, le niveau minimum de protection.

Article 6 : Le niveau de protection d'un aérodrome et ses éventuelles modulations programmées en fonction des variations de trafic sur l'aérodrome font l'objet d'un avis aux navigateurs aériens.

CHAPITRE III : DE L'ORGANISATION DU SERVICE

Article 7 : Sur chaque aérodrome, le service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs est doté d'infrastructures, de moyens en personnel, en produits extincteurs, en véhicules de lutte contre l'incendie et en matériel divers au regard du niveau de protection de l'aérodrome.

Ces moyens sont définis par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile en tenant compte des circonstances dans lesquelles le service intervient telles que la configuration géographique de l'aérodrome et des variations de trafic des aéronefs durant l'année.

Article 8 : Un responsable du service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs assure les fonctions d'encadrement du service. Ce responsable est chargé de :

- a) veiller au maintien en état opérationnel d'intervention des moyens dont est doté l'aérodrome ;
- b) veiller à l'application des consignes opérationnelles prévues à l'article 13 du présent décret ;
- c) rédiger et transmettre les comptes rendus ;
- d) proposer des mesures relatives aux procédures d'intervention des moyens du service.

En outre, sur les aérodromes ayant un niveau de protection égal ou supérieur à 6, un ou plusieurs chefs d'intervention, placés sous l'autorité du responsable du service, sont chargés de conduire et de diriger les pompiers d'aérodrome sur le lieu d'intervention.

Article 9 : Des pompiers d'aérodrome exercent les fonctions d'exécution du service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs. Ces pompiers sont chargés de :

- a) mettre en œuvre le matériel mis à leur disposition ;
- b) intervenir conformément aux consignes établies ;
- c) assurer toutes tâches visant à prévenir les incendies ou accidents d'aéronefs et à assurer le sauvetage, l'évacuation et la dispense des premiers secours aux personnes accidentées.

Article 10 : Le personnel de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs doit être formé de façon à disposer des compétences requises pour l'exercice des tâches qui lui sont confiées. Le programme de formation comprend, entre autres, des éléments sur les performances humaines, notamment la coordination des équipes.

En outre, le personnel est soumis à des entraînements périodiques de lutte contre l'incendie adaptés aux types d'aéronefs qui utilisent l'aérodrome et au matériel dont celui-ci est doté pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie, et notamment à des exercices sur les feux de carburant expulsé sous très forte pression d'un réservoir rompu.

Article 11 : Le service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs doit pouvoir justifier à tout moment qu'il se conforme aux règles techniques applicables aux produits extincteurs, véhicules et équipements affectés au service, notamment en ce qui concerne le niveau de performance ainsi que les procédures d'utilisation de ces matériels.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile détermine les règles techniques relatives aux matériels mentionnés au premier alinéa, ainsi que les conditions dans lesquelles il est attesté de leur conformité à ces règles techniques.

Article 12 : Le poste d'incendie affecté sur un aérodrome au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs accueille tous les véhicules de sauvetage et d'incendie.

Toutefois, lorsque les délais d'intervention ne peuvent être respectés à partir de ce seul poste d'incendie, des postes annexes peuvent être aménagés sur l'aérodrome.

Les prescriptions techniques relatives aux postes d'incendie font l'objet d'un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article 13 : L'exploitant d'aérodrome ou l'organisme auquel il a confié l'exécution du service établi, suivant des règles définies par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, des consignes opérationnelles qui fixent notamment :

- a) les modalités d'intervention des moyens du service, compte tenu des caractéristiques de l'aérodrome et de son niveau de protection ;
- b) les conditions de maintenance et d'entretien des matériels et infrastructures du service ;
- c) les conditions dans lesquelles il est rendu compte du fonctionnement du service.

Ces consignes et leurs modifications sont communiquées sans délai à l'administration de l'aviation civile.

CHAPITRE IV : CONTROLE DE L'ETAT

Article 14 : L'administration de l'aviation civile s'assure du respect des dispositions du présent décret par l'exploitant d'aérodrome ou l'organisme auquel il a confié l'exécution du service.

A cette fin, elle peut :

- obtenir communication des comptes rendus établis conformément au c) de l'article 13 du présent décret ;
- faire procéder à un contrôle sur l'aérodrome ;
- obtenir communication des pièces attestant de l'obtention et de la validité des diverses autorisations et agréments ;
- prescrire les mesures nécessaires au respect des dispositions du présent chapitre et des arrêtés pris pour sa mise en œuvre ;
- recommander les modifications qu'il y a lieu d'apporter dans l'organisation ou le fonctionnement du service.

Article 15 : En cas de non-respect des dispositions du présent décret par l'exploitant d'aérodrome ou l'organisme auquel il a confié l'exécution du service, l'administration de l'aviation civile peut, après mise en demeure restée sans effet, prendre toute mesure permettant de pallier ce non-respect, aux frais, risques et périls financiers de l'exploitant d'aérodrome.

Il peut notamment faire exécuter d'office le service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs par des personnels et matériels agréés.

Article 16 : Le ministre de l'Equipeement et des Transports, le ministre de la Sécurité Intérieure et de la Protection Civile et le ministre de l'Economie et des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal officiel. 4

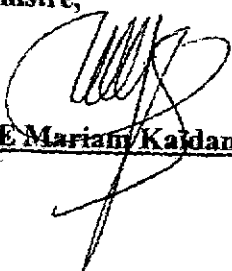
Bamako, le 16 SEP 2011

Le Président de la République,



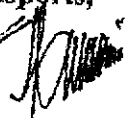
Amadou Toumani TOURE

Le Premier ministre,



Madame CISSE Mariam/Kadama SIDIBE

Le ministre de l'Equipeement et des Transports,



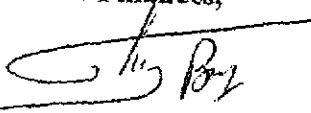
Hamed Diane SEMEGA

Le ministre de la Défense et des Anciens Combattants, ministre de la Sécurité Intérieure et de la Protection Civile par intérim,



Natié PLEA

Le ministre de l'Economie et des Finances,



Lassine BOUARE

ORDONNANCE N°2012- 004 / P-RM DU 24 FEV 2012

**PORTANT CREATION DE L'AGENCE NATIONALE DE LA
METEOROLOGIE**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Loi N°94-009 du 22 mars 1994 portant principes fondamentaux de la création, de l'organisation, de la gestion et du contrôle des services publics, modifiée par la Loi N°02-048 du 22 juillet 2002 ;
- Vu la Loi N°2011-086 du 30 décembre 2011 autorisant le Gouvernement à prendre certaines mesures par ordonnances ;
- Vu le Décret N°2011-173/P-RM du 03 avril 2011 portant nomination du Premier ministre ;
- Vu le Décret N°2011-176/P-RM du 06 avril 2011 modifié, portant nomination des membres du Gouvernement ;

La Cour Suprême entendue ;

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

ORDONNE :

CHAPITRE I : DE LA CREATION ET DES MISSIONS

Article 1^{er} : Il est créé un Etablissement public à caractère administratif, dénommé, Agence Nationale de la Météorologie, désigné par MALI-METEO.

Article 2 : L'Agence Nationale de la Météorologie a pour mission l'observation et l'étude du temps, du climat et des constituants atmosphériques de l'environnement en vue d'assurer la sécurité des personnes et des biens et de contribuer au développement économique et social du Mali par la fourniture d'informations et de services appropriés à tous les usagers.

Elle participe à l'élaboration de la politique nationale en matière de météorologie et en assure la mise en œuvre et le suivi.

A ce titre, elle est chargée de :

- gérer et développement le réseau national d'observations météorologiques et de surveillance de l'environnement atmosphérique ;
- exploiter les activités météorologiques au niveau national ;
- fournir les informations et services météorologiques et promouvoir leur utilisation dans les différents secteurs socio-économiques ;
- participer à la réalisation d'études et de recherches météorologiques et climatiques en rapport avec sa mission ;
- assurer la coordination des activités météorologiques sur l'ensemble du territoire national ;
- mettre en œuvre les activités de modification artificielle du temps sur le territoire national ;
- suivre et mettre en œuvre les mesures liées aux engagements internationaux du Mali dans le domaine de la météorologie et du climat.

CHAPITRE II : DE LA DOTATION INITIALE ET DES RESSOURCES

Article 3 : L'Agence Nationale de la Météorologie reçoit en dotation initiale les biens meubles qui lui sont affectés par l'Etat.

Le personnel fonctionnaire de la Direction Nationale de la Météorologie et celui affectés aux activités météorologiques confiées à l'ASECNA au titre de l'article 10 (Activités Aéronautiques et Météorologique Nationales) de la Convention de Dakar du 25 octobre 1974 relative à l'ASECNA sont mis à la disposition de l'Agence.

ARTICLE 4 : Les ressources de l'Agence Nationale de la Météorologie sont constituées par :

- les redevances aéronautiques ;
- les redevances provenant des prestations météorologiques, autres qu'aéronautiques ;
- les redevances de concession ;
- les subventions de l'Etat ;
- les produits des emprunts ;
- les dons et legs ;
- les concours financiers des organisations étrangères ;
- les ressources diverses ;

ARTICLE 5 : Les catégories et les taux des redevances aéronautiques météorologiques sont fixés par voie réglementaire.

CHAPITRE III : DES DISPOSITION FINANLES

ARTICLE 6 : Un décret pris en Conseil des Ministres fixe l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'Agence Nationale de la Météorologie.

ARTICLE 7 : L'Agence Nationale de la Météorologie se substitue à la Direction Nationale de la Météorologie créée par la Loi N°93-009 du 11 février 1993.

ARTICLE 8 : La présente ordonnance sera enregistrée et publiée au Journal officiel. *A*

Bamako, le **24 FEV 2012**

Le Président de la République,

Amadou Toumani
Amadou Toumani TOURE

Le Premier ministre,

[Signature]
Madame Cisse Mariam Kaïdama SIDIBE

Le ministre de l'Équipement
et des Transports,

[Signature]
Hamed Dané SEMEGA

Le ministre de l'Économie
et des Finances,

[Signature]
Lassine BOUARE

Joe
PRIMATURE

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

DECRET N°2012 127 /P-RM DU 27 FEV 2012

**FIXANT L'ORGANISATION ET LES MODALITES DE FONCTIONNEMENT
DE L'AGENCE NATIONALE DE LA METEOROLOGIE**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Loi N°94-009 du 22 mars 1994 portant principes fondamentaux de la création, de l'organisation, de la gestion et du contrôle des services publics, modifiée par la Loi N°02-048 du 22 juillet 2002 ;
- Vu la Loi N°90-110/AN-RM du 18 octobre 1990 portant principes fondamentaux de la création, de l'organisation et du fonctionnement des Etablissements publics à caractère administratif ;
- Vu l'Ordonnance N°2012-004/P-RM du 24 février 2012 portant création de l'Agence Nationale de la Météorologie ;
- Vu le Décret N°2011-173/P-RM du 03 Avril 2011 portant nomination du Premier ministre ;
- Vu le Décret N°2011-176/P-RM du 06 Avril 2011 modifié, portant nomination des membres du Gouvernement ;

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE :

CHAPITRE I : DES DISPOSITIONS GENERALES

Article 1^{er} : Le présent décret fixe l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'Agence Nationale de la Météorologie dénommée MALI-METEO.

Article 2 : L'Agence Nationale de la Météorologie est placée sous la tutelle du Ministre chargé de la Météorologie.

Article 3 : Le siège de l'Agence Nationale de la Météorologie est fixé à Bamako et peut être transféré en tout autre lieu du territoire national.

CHAPITRE II : DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE GESTION

Article 4 : Les organes d'administration et de gestion de l'Agence Nationale de la Météorologie sont :

- le Conseil d'Administration ;
- la Direction Générale ;
- le Comité de gestion.

SECTION I : DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

PARAGRAPHE 1 : DES ATTRIBUTIONS

Article 5 : Le Conseil d'Administration est chargé de :

- définir les orientations de la politique générale de l'Agence ;
- approuver les projets et programmes de développement de la météorologie ;
- approuver le plan de recrutement du personnel en cas de besoin ;
- adopter le budget annuel et les Comptes financiers de l'Agence ;
- fixer l'organisation interne, l'organigramme, les règles particulières relatives au fonctionnement et à l'administration de l'Agence, ainsi que les conditions et modalités d'octroi d'indemnités et d'avantages spécifiques au personnel ;
- approuver le manuel de procédures administratives, financières et comptables ;
- approuver le programme annuel d'activités de l'Agence ;
- examiner et approuver le rapport annuel de l'Agence ;
- faire réaliser les audits sur la gestion de l'Agence ;
- délibérer sur l'acquisition et l'aliénation de biens meubles et immeubles appartenant à l'Agence.

PARAGRAPHE 2 : DE LA COMPOSITION

Article 6 : Le Conseil d'Administration de l'Agence Nationale de la Météorologie est composé de douze (12) membres dont les sièges sont répartis comme suit :

- **Président** : Le ministre chargé de la Météorologie.

- **Membres** :

I. REPRESENTANTS DES POUVOIRS PUBLICS :

- un (01) représentant du ministère chargé de l'Environnement :

- un (01) représentant du ministère chargé de l'Agriculture ;
- un (01) représentant du ministère chargé des Finances ;
- un (01) représentant du ministère chargé de la Recherche scientifique ;
- un (01) représentant du ministère chargé de l'Eau ;
- un (01) représentant du ministère chargé de l'Élevage et de la Pêche ;
- un (01) représentant du ministère chargé de la Protection Civile ;
- un (01) représentant de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

II. REPRESENTANTS DES USAGERS :

- un (01) représentant de l'Autorité de gestion des aéroports et aérodrômes de l'intérieur ;
- un (01) représentant de l'Assemblée Permanente des Chambres d'Agriculture du Mali (APCAM) ;

III. REPRESENTANT DU PERSONNEL :

- un (01) représentant du personnel de l'Agence Nationale de la Météorologie.

Article 7 : Le représentant du personnel est élu à la majorité simple en Assemblée Générale des Travailleurs de l'Agence Nationale de la Météorologie.

Les représentants des organisations professionnelles sont désignés par leurs organisations respectives.

Article 8 : Le Directeur Général assiste avec voix consultative aux réunions du Conseil d'Administration.

La Direction Générale de l'Agence assure le Secrétariat du Conseil d'Administration.

SECTION II : DE LA DIRECTION GENERALE

Article 9 : L'Agence Nationale de la Météorologie est dirigée par un Directeur Général nommé par décret pris en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Météorologie.

Article 10 : Le Directeur Général dirige, anime et coordonne l'ensemble des activités de l'Agence Nationale de la Météorologie.

A cet effet, il est chargé de :

- représenter l'Agence Nationale de la Météorologie dans tous les actes de la vie civile ;

- assurer toutes les autres fonctions d'administration et de gestion non expressément réservées au Conseil d'Administration et à l'autorité de tutelle ;
- recruter et licencier le personnel de l'Agence conformément à la réglementation en vigueur ;
- exécuter le budget de l'Agence ;
- passer les baux, conventions et contrats au nom de l'Agence ;
- exécuter les décisions du Conseil d'Administration.

Article 11 : Le Directeur Général est assisté d'un Directeur Général Adjoint qui le remplace de plein droit en cas de vacance, d'absence ou d'empêchement.

Le Directeur Général Adjoint est nommé par arrêté du ministre chargé de la Météorologie sur proposition du Directeur Général.

L'arrêté de nomination du Directeur Général Adjoint fixe ses attributions spécifiques.

SECTION III : DU COMITE DE GESTION

Article 12 : Le Comité de gestion de l'Agence Nationale de la Météorologie est composé du Directeur Général, du Directeur Général Adjoint, des Chefs de services et du représentant du personnel.

Article 13 : Le représentant du personnel au Comité de Gestion est élu à la majorité simple en Assemblée Générale des travailleurs de l'Agence Nationale de la Météorologie.

CHAPITRE III : DE LA TUTELLE

Article 14 : Les contrats d'un montant supérieur à cinquante (50) millions de francs CFA sont soumis à l'approbation préalable de l'Autorité de tutelle.

CHAPITRE IV : DES DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

Article 15 : Dans le cadre de la Coopération Internationale, certaines activités liées à la mission de l'Agence Nationale de la Météorologie pourraient être confiées au terme d'accords, à des Organismes Inter-Etats, notamment l'ASECNA.

Article 16 : Le Décret N°93-320/P-RM du 14 septembre 1993 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de la Direction Nationale de la Météorologie est abrogé.

Article 17 : Le ministre de l'Équipement et des Transports et le ministre de l'Économie et des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal officiel.

Bamako, le **27 FEV 2012**

Le Président de la République,


Amadou Toumani TOURE

Le Premier ministre,


Madame CISSE Mariam Kaidama SIDIBE

Le ministre de l'Équipement
et des Transports,


Hamed Diané SEMEGA

Le ministre de l'Économie
et des Finances,


Lassine BOUARE