

REPUBLIQUE DU BURUNDI



CABINET DU PRESIDENT

LOI N°1/13 DU 2 MAI 2012 PORTANT CODE DE L'AVIATION
CIVILE DU BURUNDI

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Vu la Constitution de la République du Burundi;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ratifiée par la République du Burundi le 19 janvier 1968 ;

Vu le Traité pour l'établissement de la Communauté de l'Afrique de l'Est tel que modifié en date du 20 août 2007, spécialement en son article 92 ;

Vu le Protocole de création de l'Agence de Supervision de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile (CASSOA) de l'Afrique de l'Est (EAC -CASSOA) signé le 18 avril 2007;

Vu le Décret-loi n°1/023 du 26 juillet 1988 portant cadre organique des établissements publics burundais ;

Revu la Loi n°1/016 du 31 juillet 2001 portant Code de l'Aéronautique Civile du Burundi ;

Le Conseil des Ministres ayant délibéré ;

L'Assemblée Nationale et le Sénat ayant adopté ;

PROMULGUE :

7

8p

CHAPITRE I : DES DISPOSITIONS GENERALES

Article 1: De l'objet

1. La présente loi établit:

- la réglementation de l'aviation civile et l'exécution de la Convention de Chicago ;
- la création, les fonctions, les pouvoirs et le financement de l'Autorité de l'Aviation Civile du Burundi dénommée « Autorité de l'Aviation Civile du Burundi », en sigle « AACB », ci-après désignée "Autorité".

Article 2: Des définitions

Dans la présente loi, sauf disposition contraire :

- actifs signifie des biens mobiliers ou immobiliers;
- aéroport désigne une surface sur terre ou sur l'eau (y compris tous bâtiments, installations et matériels) conçue, équipée, réservée, généralement utilisée ou dotée d'une infrastructure pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs ;
- aéronef désigne l'ensemble des appareils volants, avions, hydravions, hélicoptères, planeurs et tout autre appareil capable de 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 et à l'exception des engins plus légers que l'air. Dans le cadre de la présente Loi ou des règlements édictés en vertu de cette loi, le terme « aéronef » désigne uniquement un aéronef civil et n'inclut pas les aéronefs d'Etat non destinés à des opérations commerciales de transport aérien ;
- Autorité signifie Autorité de l'Aviation Civile du Burundi ;
- Burundi désigne le territoire sur terre et sur eau, y compris l'espace aérien au-dessus de son territoire ;
- Certificat d'exploitant aérien désigne un document délivré par l'Autorité attestant qu'un transporteur aérien a satisfait aux exigences requises par la réglementation technique de l'aviation civile du Burundi et a la capacité technique de fournir des services aériens en toute sécurité.
- Comité d'arbitrage désigne un organe établi en vertu de la présente loi auquel une personne lésée par une décision de l'Autorité peut faire appel ;
- Conseil d'Administration désigne le Conseil d'Administration de l'Autorité ;

M7

- Convention de Chicago ou Convention désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, aux Etats-Unis d'Amérique le 7 décembre 1944, en vigueur depuis le 4 avril 1947.

Les articles de la Convention de Chicago régissent les actions des Etats contractants en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile internationale directement et à travers les annexes à la Convention, qui mettent en application les normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale(OACI).

- Directeur désigne un responsable à la tête d'une Direction de l'Autorité ;
- Directeur Général désigne le Directeur Général de l'Autorité ;
- installations de routes et voies aériennes désigne les installations destinées à assurer la sécurité de la navigation des aéronefs dans l'espace aérien par :
 - des aides à la navigation le long des routes et voies aériennes ;
 - des aides visuelles et non visuelles pour la phase d'approche et d'atterrissage sur les aéroports ;
 - des services de communication ;
 - des services météorologiques ;
 - des services et des installations de contrôle du trafic aérien ;
 - des services et installations de vol.
- intervenants désigne toutes les personnes physiques ou morales dont les activités peuvent, directement ou indirectement, influencer sur la sécurité de l'aviation civile ;
- Ministre désigne le Ministre en poste, ayant l'aviation civile dans ses attributions ;
- permis pour les services aériens internationaux » désigne une autorisation délivrée par le Ministre à un exploitant aérien pour l'exercice du transport aérien public selon les mentions figurant dans le permis, au vu de ses garanties financières et morales et à condition d'avoir un certificat d'exploitant aérien en cours de validité.
- personne désigne toute personne physique, entreprise, société de personnes, personne morale, société, association, association de capitaux ou organisme politique et inclut tout fiduciaire, administrateur, syndic ou autre représentant similaire de ces entités ;

M

- publication désigne les informations fournies dans l'une des publications suivantes parues avant ou après l'entrée en vigueur de la présente loi, à savoir les avis aux aviateurs (NOTAM), les circulaires d'information aéronautiques (AIC), les publications d'information aéronautique (AIP), les messages aux techniciens d'entretien d'aéronefs certifiés et aux propriétaires d'aéronefs civils, les publications de l'aviation civile ou toute autre publication officielle visant la mise en œuvre d'une disposition de la présente loi ;
- recettes désigne l'ensemble des montants, qu'il s'agisse de taux, droits de concession, de loyers ou d'abonnements, perçus ou dus, facturés ou à facturer pour la délivrance de tout agrément ou de tout certificat, la fourniture de services ou d'installations par l'Autorité ;
- route aérienne » : projection à la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont l'orientation en un point quelconque est généralement exprimée en degré par rapport au nord (nord vrai, magnétique ou grille) ;
- Sécurité » désigne la situation dans laquelle les risques de lésions corporelles ou de dommages matériels sont limités à un niveau acceptable et maintenus à ce niveau ou sous ce niveau par un processus continu d'identification des dangers et de gestion des risques ;
- Service de transport aérien désigne un service national ou international de transport aérien de passagers, de courrier ou autre fret ;
- Services de navigation aérienne désigne :
 - les services de communication sol-sol ou sol-air fournis aux fins d'assurer la sécurité des aéronefs ;
 - les services de navigation, y compris les systèmes radio, radar, satellite et les aides visuelles à la navigation ;
 - les services de la circulation aérienne fournis aux fins d'assurer la sécurité et la régularité des vols ;
 - les services météorologiques fournis aux fins d'assurer la sécurité et la régularité des vols.
- Sûreté désigne la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite par une combinaison de mesures ainsi que de moyens humains et matériels ;

M

- Vol désigne les opérations d'exploitation d'un aéronef à partir du moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

CHAP II : DES MISSIONS, DES POUVOIRS ET DU FINANCEMENT DE L'AUTORITE

Article 3 : De l'autonomie de l'Autorité

L'Autorité est un établissement public à caractère administratif, doté d'une personnalité juridique, d'un patrimoine, d'une autonomie de gestion financière et administrative, ainsi que de son sceau.

Elle est à la fois une autorité réglementaire de l'aviation civile du Burundi et un établissement d'exploitation des aéroports appartenant à l'Etat ainsi que des services de navigation aérienne.

Article 4 : Des objectifs de l'Autorité

Les objectifs de l'Autorité sont la promotion de la sécurité, la sûreté, la régularité, l'usage efficace ainsi que le développement de l'aviation civile du Burundi.

Article 5 : Des fonctions de l'Autorité

L'Autorité est chargée de :

- réguler et de promouvoir la sécurité et la sûreté de l'aviation civile au Burundi ainsi que l'économie du transport aérien ;
- conseiller et assister le gouvernement dans ses rapports avec l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) sur tous les points concernant l'aviation civile ;
- agir sur le plan international comme le représentant du Burundi en tout ce qui concerne l'aviation civile ;
- entretenir, assurer la gestion et contrôle les aéroports du Burundi appartenant à l'Etat ;
- fournir le service du contrôle de la circulation aérienne, le service d'information de vol, le service d'alerte et le service d'information aéronautique dans la région d'information de vol du Burundi ;
- coordonner les services de recherche et sauvetage aux aéronefs en perdition dans la région de recherche et de sauvetage du Burundi ;

147

BP 5

- fournir des services appropriés de lutte contre l'incendie ainsi que des équipements aux aérodromes gérés par l'Autorité ;
- coordonner des services de secours d'urgence en cas d'accident d'aéronef ;
- collaborer avec d'autres services de l'Etat pour assurer les services de sûreté aux aéronefs, aux passagers ainsi qu'aux installations servant à l'aviation civile ;
- veiller à la sauvegarde de l'environnement par :
 - la réduction des nuisances, en particulier sonores et atmosphériques, générées par le transport aérien ;
 - la contribution à la limitation des nuisances et à l'entretien du dialogue avec les riverains des aéroports.
- veiller à la formation du personnel technique et non technique ainsi qu'à la qualité pédagogique de l'ensemble des filières de formation aux métiers de l'aviation civile ;
- appliquer cette loi et de tous les règlements connexes.

A cet effet, elle émet des indications techniques pour la mise en œuvre des règlements en vigueur.

- accomplir d'autres fonctions qui lui sont déléguées par le Ministre en vertu de cette loi et de tous les règlements connexes.

Article 6 : Des pouvoirs de l'Autorité

1° L'Autorité a compétence sur :

1. tous les aéronefs burundais au Burundi ou à l'étranger ;
2. tous les aéronefs étrangers au Burundi ;
3. toute la navigation aérienne du Burundi ;
4. tous les aéroports et aérodromes du Burundi ;
5. tout le personnel navigant avec licence burundaise, au Burundi ou à l'étranger ;
6. tout le personnel navigant avec licence étrangère, au Burundi ;
7. tous les aspects de l'ensemble des services de transport aérien, du transport public et du travail aérien au Burundi ;

W

57 6

8. tous les aspects de la sûreté de l'aviation civile au Burundi ;
9. tous les aspects de la sécurité de l'aviation civile au Burundi concernant les aéronefs burundais, au Burundi ou à l'étranger, ou les aéronefs étrangers au Burundi ; et
10. l'ensemble des routes aériennes, voies aériennes, installations de voies aériennes et services de navigation aérienne au Burundi.

2° L'Autorité a aussi les pouvoirs de:

- établir des filiales et de participer à des coentreprises, sociétés et autres associations avec des institutions publiques ou mixtes selon qu'elle le juge nécessaire pour mieux accomplir ses missions et exercer efficacement ses fonctions et attributions, à condition que ces filiales, sociétés, et associations ne soient pas régulées par l'Autorité ;
- conclure des contrats, sous réserve de ses limites financières ;
- acquérir, détenir, donner à bail et céder tous les types d'actifs autorisés par la loi ;
- sous-traiter des services auprès des personnes physiques privées, des organisations privées, publiques ou gouvernementales pour un meilleur exercice de ses fonctions lui reconnues par la présente loi.

Article 7 : De l'organisation de l'Autorité

L'organisation et les modalités de fonctionnement de l'Autorité sont fixées par décret.

Article 8 : Des responsabilités du Directeur Général

La gestion de l'Autorité est sous la responsabilité du Directeur Général qui met en exécution les orientations, décisions et recommandations du Conseil d'Administration.

Le Directeur Général délègue aux inspecteurs de l'aviation civile le pouvoir lui délégué par l'Etat de surveiller la sécurité et la sûreté de l'Aviation civile.

Le Directeur Général, nommé par décret, est responsable de l'exercice de tous les pouvoirs et l'exécution de toutes les obligations de l'Autorité, tel que fixé par le décret portant fonctionnement de l'Autorité.

Le Directeur Général est la personne redevable de l'Autorité. A cet effet, il assure le recrutement, la formation et le contrôle d'un personnel qualifié pour la mise en œuvre des obligations de l'Etat, telles que spécifiées dans la Convention de Chicago, en matière de sécurité et de Sûreté de l'Aviation Civile ainsi que de

7

BJ 7

facilitation du transport aérien.

Le Directeur Général peut, sous réserve des conditions ou restriction ou d'une supervision quelconque pouvant être prescrites, donner mandat à toute personne dûment qualifiée de l'assister dans l'exercice de n'importe quel pouvoir ou devoir qui lui incombe en vertu de la présente loi. Toutefois, le Directeur Général s'assure que de telles fonctions ne soient mandatées de telle manière que les exploitants d'aéronefs, les exploitants de services aériens, d'aviation générale, des organismes d'entretien des aéronefs ou autres types d'exploitants soient régulés par eux-mêmes.

Article 9 : Du financement de l'Autorité

Les ressources de l'Autorité sont constituées par:

- les recettes générées par l'Autorité ;
- des subventions accordées par le Gouvernement ;
- des contributions financières ou autres en provenance des coopérations bilatérales ou multilatérales ;
- des dons et legs régulièrement accordés.

L'Autorité dispose de ses propres comptes bancaires, en monnaie nationale et ou en devises, auprès d'une ou de plusieurs banques agréées.

Sur proposition du Conseil d'Administration, le Ministre établit un tableau des recettes qui sont payées par les usagers en raison des services rendus. Il est aussi compétent pour réviser et/ou modifier une recette.

Toute recette est exigible dans un délai spécifié par l'Autorité ; le non-paiement dans les délais impartis est passible d'une pénalité dont le pourcentage est fixé conformément à la réglementation en vigueur, à compter de la date d'exigibilité du montant jusqu'à la date de paiement effectif.

Si la totalité du montant dû n'est pas payée dans les délais impartis, l'Autorité est en droit d'empêcher l'aéronef de décoller, ou recourir à toute autre sanction prévue par la réglementation en vigueur jusqu'au paiement intégral du montant dû.



Article 10 : De la consultation avec les usagers ou autres partenaires

Dans le cadre de l'exercice de ses fonctions et de ses pouvoirs, l'Autorité consulte des organisations et organismes publics, commerciaux, industriels, de consommateurs et autres partenaires concernés.

L'Autorité met en place les mécanismes de consultation nécessaires et utiles aux fins de collecte des informations provenant des usagers de ses installations et services.

CHAPITRE III : DE LA REGLEMENTATION DE L'AVIATION CIVILE

Article 11 : Des règlements

Le Ministre est responsable et investi du pouvoir d'arrêter les règlements nécessaires pour :

- mettre en œuvre la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ses Annexes ;
- s'acquitter de tout engagement liant le Burundi à une organisation internationale ou à un accord international en matière d'aviation civile;
- assurer la sécurité, l'efficacité et la régularité de la navigation aérienne, la sécurité et la sûreté des aéronefs, des personnes, des biens transportés ainsi que des installations ; et
- empêcher les aéronefs de mettre en danger des personnes et des biens.

Les projets de règlements sont conçus et élaborés par l'Autorité.

Les règlements contiennent différentes dispositions concernant différentes catégories d'aéronefs, d'aérodromes, de personnes ou de propriété et selon des circonstances différentes, mais sont libellés de manière à ne pas établir de distinction, dans des circonstances similaires, entre les aéronefs de même catégorie immatriculés au Burundi ou à l'étranger.

Les règlements sont amendés chaque fois que de besoin, soit pour mettre en œuvre les amendements des Annexes à la Convention de Chicago, soit pour répondre à des besoins locaux.

Article 12 : De la notification des différences

L'Autorité notifie dans les délais à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et à l'Agence de supervision de la Sécurité et la Sûreté de l'Aviation Civile de la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC- CASSOA)



toutes les différences au regard de toute Annexe à la Convention de Chicago concernant les normes et pratiques recommandées internationales, ainsi que tout amendement y afférent.

Article 13 : Des normes de sécurité

L'Autorité établit et maintient des normes de sécurité concernant les personnels techniques, les intervenants, les aéronefs, les aéroports et les services de navigation aérienne, conformément à la Convention de Chicago.

L'Autorité a le pouvoir de mettre à jour, en cas de besoin, des normes minimales de sécurité pour le fonctionnement des équipements de navigation aérienne installés au Burundi, conformément à la Convention de Chicago.

Les normes de sécurité mentionnées dans cet article sont observées par les personnes physiques et/ou les personnes morales à qui ces normes s'appliquent.

Article 14 : Du Programme National de Sécurité

L'Autorité élabore et exécute un Programme National de Sécurité(SSP) en vue de réaliser un niveau de sécurité acceptable dans l'exploitation des aéronefs, des organismes de maintenance, des organismes de formation, des services de navigation aérienne et des aéroports.

Elle établit des indications techniques et des procédures conformément aux dispositions de sécurité figurant dans les Annexes à la Convention, tel qu'approprié.

L'Autorité veille à ce que les différents fournisseurs de services établissent et appliquent leurs propres Systèmes de Gestion de Sécurité(SMS), tel que mandaté par le Programme National de Sécurité.

Tout contrevenant aux dispositions de la présente loi en matière de sécurité est sanctionné conformément à la loi.

Article 15 : Des programmes nationaux de sûreté

L'Autorité établit un Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) et veille à sa mise en œuvre en vue de protéger l'Aviation Civile contre les actes d'intervention illicite à travers des règlements, des pratiques et des procédures qui tiennent compte de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité des vols et des aspects de facilitation, conformément aux normes de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago.

7

82

L'Autorité établit également et veille à la mise en œuvre du Programme National de Formation à la Sûreté de l'Aviation Civile (PNFSAC), du Programme National de Contrôle de la Qualité de la Sûreté de l'Aviation Civile (PNCQSAC) et du Programme National de Facilitation du Transport Aérien (PNFTA).

Tout contrevenant aux dispositions de la présente loi en matière de sûreté sera sanctionné conformément à la loi.

Article 16 : De l'immatriculation des aéronefs

Il est interdit d'exploiter au Burundi un aéronef civil non immatriculé au Burundi ou dans un autre Etat.

Un aéronef acquiert la nationalité burundaise une fois immatriculé en vertu de la présente loi.

Un aéronef est éligible à l'immatriculation si et seulement si il n'est pas immatriculé dans un autre Etat et s'il appartient :

- au Gouvernement du Burundi ou à l'une de ses institutions ;
- à des citoyens burundais ou à des personnes résidant légalement au Burundi;
- à une compagnie constituée et enregistrée en vertu des lois du Burundi.

Sur demande du propriétaire d'un aéronef éligible à l'immatriculation, cet aéronef est immatriculé par l'Autorité qui délivre au propriétaire un certificat d'immatriculation.

Tout certificat d'immatriculation délivré par l'Autorité peut être suspendu ou retiré par l'Autorité pour toute cause d'intérêt public.

L'Autorité établit et maintient un registre pour l'immatriculation nationale des aéronefs civils au Burundi.

Article 17 : Des certificats de navigabilité

Il est interdit d'exploiter au Burundi un aéronef non muni d'un certificat de navigabilité en vigueur délivré par l'Autorité ou délivré en vertu des lois d'un autre Etat.

Le propriétaire de tout aéronef immatriculé au Burundi peut faire une demande de certificat de navigabilité à l'Autorité pour cet aéronef.

11

87

Si l'Autorité constate que l'aéronef se conforme au certificat de type approprié, et, après contrôle, constate que l'aéronef remplit les conditions pour le fonctionnement en sécurité, en conformité avec tout règlement applicable en la matière, l'Autorité délivre un certificat de navigabilité.

L'Autorité prescrit sur le certificat de navigabilité la durée de validité, le genre de service pour lequel l'aéronef peut être exploité et d'autres termes, conditions, limitations et informations tels que requis dans l'intérêt de la sécurité.

Le certificat de navigabilité est renouvelé ou reste en état de validité, selon la présente loi et les règlements y relatifs, à condition que l'Autorité s'assure que le maintien de la navigabilité de l'aéronef soit constaté au moyen d'inspections périodiques exigées par le constructeur. Les frais y relatifs sont supportés par le propriétaire ou l'exploitant de cet aéronef.

Article 18 : Des licences du personnel

Nul ne peut exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef ou de contrôleur du trafic aérien ou d'autres fonctions pour lesquelles les règlements édictés en vertu de la présente loi requièrent une licence que s'il est titulaire d'une licence en cours de validité.

Toute personne physique désirant travailler comme membre d'équipage de conduite d'un aéronef ou comme contrôleur du trafic aérien ou dans d'autres fonctions pour lesquelles le règlement édicté en vertu de la présente loi requiert une licence, en fait une demande à l'Autorité après avoir suivi les cours et passé les examens prescrits.

Si l'Autorité trouve, après enquête, qu'un demandeur de licence possède les qualifications appropriées et est physiquement apte à remplir les fonctions pour lesquelles la licence est demandée, l'Autorité lui délivre une telle licence.

La licence indique la fonction que le détenteur est autorisé à exercer en rapport avec ses qualifications et/ou spécialisation et elle contient les termes, conditions, limitations, tests d'aptitude physique, et autres sujets que l'Autorité juge nécessaires pour assurer la sécurité de l'aviation civile.

Article 19 : Du certificat d'exploitant aérien

Un exploitant ne peut assurer des vols de transport commercial au Burundi que s'il détient un certificat d'exploitant aérien en état de validité délivrée par l'Autorité, ou dans le cas d'un exploitant étranger une licence d'exploitation délivrée en vertu des lois d'un autre État.

Toute personne physique ou morale de nationalité burundaise désirant travailler en tant qu'exploitant d'aéronefs fait une demande à l'Autorité pour un certificat



d'exploitant aérien.

Si l'Autorité constate, après enquête approfondie, que la personne visée à l'alinéa 2 ci-dessus est correctement et suffisamment équipée et a démontré la capacité de mener une exploitation en sécurité selon les exigences de la présente loi et des règles, règlements et normes prescrites en la matière, l'Autorité lui délivre un certificat d'exploitant aérien.

Le certificat d'exploitant aérien autorise l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux autorisations, conditions et restrictions spécifiées.

L'Autorité prescrit sur le certificat la durée de sa validité, le genre de services que l'exploitant est autorisé à fournir et d'autres termes, conditions, limitations et informations tels que requis dans l'intérêt de la sécurité.

Tout exploitant d'un aéronef affecté à une activité du travail aérien doit obtenir un certificat d'exploitant aérien délivré par l'Autorité attestant l'adaptation de l'aéronef à l'activité envisagée.

Les aéronefs affectés à une activité de travail aérien ne peuvent être utilisés pour une activité autre que celle autorisée par l'Autorité.

L'Autorité établit des normes minimales de sécurité pour les exploitants d'aéronefs.

Article 20 : Des organismes de formation en aviation et organismes de maintenance d'aéronefs

L'Autorité a le pouvoir de faire l'évaluation ainsi que la classification :

- des organismes de formation en aviation, quant à la qualité des cursus de formation, l'équipement didactique, l'infrastructure et la compétence des instructeurs ; et
- des organismes de maintenance ou ateliers pour l'entretien, la réparation, la modification, la réfection des aéronefs, des moteurs d'aéronef, des propulseurs et autres appareils, quant à l'équipement, l'infrastructure, les matériaux, les outillages, les méthodes de réparation et de réfection, la documentation de l'entretien, de la réparation et de réfection, ainsi que la compétence de ceux qui y travaillent ou donnent des instructions.

L'Autorité est compétente pour délivrer des certificats d'agrément à de tels organismes de formation en aviation et organismes de maintenance d'aéronefs.

L'agrément par l'Autorité d'un organisme de formation en aviation ou de maintenance d'aéronef dépend de la démonstration de l'organisme demandeur qu'il satisfait aux exigences en la matière.

Article 21 : Des formulaires et de la procédure de demandes de licences et de certificats

Les formulaires de demande de licences et de certificats délivrés par l'Autorité en vertu de cette loi sont établis de façon à contenir les informations requises et seront classés et utilisés de manière prescrite par l'Autorité. Ils sont sous seing ou affirmation toutes les fois que l'Autorité l'exige. L'Autorité établit toute procédure utile à cet effet.

Article 22 : De la validation des licences et des certificats

L'Autorité est habilitée, dans l'exercice des responsabilités de certification et de contrôle, à reconnaître par validation les licences et certificats de l'Autorité d'Aviation Civile d'un autre Etat, moyennant les conditions suivantes :

- 1° Pour les licences du personnel d'aviation ou les certificats de navigabilité, cet autre Etat doit être partie contractante de la Convention de Chicago et avoir délivré les licences ou certificats en conformité avec les normes minimales établies par les Annexes à ladite Convention ;
- 2° Pour les certificats des exploitants d'aéronefs, l'Autorité doit exiger des documents justificatifs. L'Autorité doit s'assurer qu'il n'y a aucune information indiquant que l'Etat concerné n'a pas respecté les normes minimales établies par les annexes à la Convention de Chicago en rapport avec la certification des exploitants d'aéronefs.

Article 23 : Du droit d'inspection

L'Autorité peut librement accéder aux aéronefs civils, quel que soit leur lieu d'exploitation au Burundi, afin de s'assurer que leur navigabilité et leur exploitation sont conformes à la présente loi et aux règlements édictés en vertu de cette loi ;

L'Autorité peut librement accéder aux aéronefs civils immatriculés au Burundi, quel que soit leur lieu d'exploitation dans le monde, afin de s'assurer que leur navigabilité et leur exploitation sont conformes à la présente loi et aux règlements édictés en vertu de cette loi.

7

8p

Les exploitants d'aéronefs au Burundi ne peuvent en aucun cas refuser à l'Autorité d'accéder à leurs aéronefs et services à tout moment et en tout lieu afin de réaliser des inspections, des vérifications ou des tests, y compris la consultation des documents, manuels, certificats et fichiers, pour déterminer si leur exploitation est conforme à la présente loi, aux règlements édictés en vertu de cette loi et aux Annexes à la Convention de Chicago.

L'Autorité accorde les pouvoirs et l'indépendance nécessaires aux inspecteurs de sécurité ou de sûreté pour procéder à des examens, audits, inspections, vérifications et tests dans l'exercice de leur mission.

En vertu de la présente loi, il est accordé aux Inspecteurs de l'Autorité un accès sans restriction aux aéronefs, documents, aérodromes, services de navigation aérienne et toutes les installations pertinentes ainsi qu'un accès sans restriction à des sites liés à l'aviation civile à accès réglementé.

Article 24 : De l'interdiction au décollage

L'Autorité est habilitée à interdire à l'exploitant ou au pilote d'un aéronef civil d'exploiter l'aéronef dans les situations où :

- l'aéronef n'est pas en état de navigabilité ; ou
- le pilote n'est pas qualifié ou n'est pas physiquement ou mentalement apte au vol ; ou
- l'exploitation causerait un danger imminent aux personnes ou aux biens des tiers au sol.

Les règlements édictés en vertu de la présente loi précisent les conditions d'immobilisation d'aéronefs aux fins de conformité.

Article 25 : Du transport des marchandises dangereuses par aéronef

L'Autorité surveille et impose la mise en œuvre des règlements sur le transport des marchandises dangereuses.

L'Autorité élabore et publie des instructions techniques pour le transport en sécurité des marchandises dangereuses.



Article 26 : Des devoirs des exploitants et de leur personnel

Il est du devoir de chaque exploitant de faire ou faire faire des contrôles, entretiens, réfections et réparations de tout équipement utilisé dans l'aviation civile et de s'assurer que les opérations conduites sont conformes à cette loi, aux règlements et aux directives émises en vertu de cette loi.

Il est du devoir de chaque détenteur d'une licence d'observer et de se conformer aux privilèges et aux limitations de cette licence, aux exigences de cette loi, des règlements et des directives établis en vertu de la présente loi.

Chaque personne exerçant des fonctions dans l'aviation civile doit observer et se conformer aux exigences de cette loi, des règlements, ordres et directives établis en vertu de cette loi concernant ses tâches.

Chaque personne qui offre ou accepte les expéditions, la cargaison ou les bagages pour le transport aérien commercial, en vol international en provenance ou à destination du Burundi, ou par un vol à l'intérieur du Burundi, doit offrir ou accepter de tels expéditions, cargaison, ou bagages selon les dispositions de la réglementation et des instructions techniques sur le transport en sécurité des marchandises dangereuses par aéronef.

Article 27 : De l'amendement, de la modification, de la suspension et de la révocation des licences et certificats

L'Autorité peut, chaque fois qu'elle le juge nécessaire refaire l'inspection ou le contrôle de tout aéronef civil, moteur d'aéronef, propulseur, appareil, exploitant d'aéronef, organisme de formation en aviation, organisme de maintenance, ou tout personnel d'aéronef civil et tout autre personnel d'aviation civile détenant une licence.

Si, en raison d'une telle réinspection ou contrôle, ou si, en raison de n'importe quelle autre vérification, inspection ou enquête menée par l'Autorité, celle-ci estime que la sécurité de l'aviation civile ou du transport aérien commercial est compromise, et dans l'intérêt public, l'Autorité peut sortir un ordre amendant, modifiant, suspendant, ou retirant toute licence du personnel, tout certificat de navigabilité, d'exploitant aérien, d'aéroport, des services de navigation aérienne, d'organisme de formation en aviation ou d'organisme de maintenance des aéronefs délivré en vertu de cette loi.

Avant d'amender, modifier, suspendre, ou retirer une licence ou un certificat, l'Autorité informe le détenteur quant à tous les constats ou faits pris en compte pour l'action proposée et, sauf en cas d'urgence, donne au détenteur d'un(e) tel (le) licence ou certificat une occasion de répondre à tout constat et d'être entendu sur les motivations pouvant empêcher l'amendement, la

14

82

modification, la suspension ou le retrait d'une telle licence ou d'un tel certificat.

Toute personne dont la licence ou le certificat est frappé(e) d'une telle décision de l'Autorité sous cet article peut exercer un recours contre cette décision auprès du comité d'arbitrage établi en vertu de l'article 28 de la présente loi.

Article 28 : Du comité d'arbitrage

Un comité d'arbitrage constitue l'organe judiciaire chargé de traiter les recours contre les décisions prises par l'Autorité en vertu de la présente loi.

Il est mis en place par un décret qui fixe son organisation et son fonctionnement.

Le comité d'arbitrage est composé de trois arbitres nommés par décret sur proposition conjointe des Ministres ayant la justice et l'aviation civile dans leurs attributions et ayant les profils ci-après :

- 1° une personne spécialisée et ayant de l'expérience en droit administratif, qui agit comme Président du comité d'arbitrage ;
- 2° une personne spécialisée ayant de l'expérience en matière d'aviation et de réglementation dans ce domaine ; et
- 3° une personne spécialisée ayant de l'expérience dans le domaine faisant l'objet du recours.

Les décisions du comité d'arbitrage, prises par majorité des votes, sont sans appel.

Article 29 : Des interdictions

Il est interdit à toute personne :

- d'exploiter un aéronef sans certificat de navigabilité ou en violation des termes d'un tel certificat;
- d'être membre d'équipage d'un aéronef civil ou d'exercer une fonction d'un personnel d'aviation civile à licence sans licence autorisant cette personne à exercer ces fonctions, ou en violation d'un quelconque règlement ou d'une quelconque directive édictée en vertu de cette loi ;
- d'employer, dans un aéronef exploité dans l'aviation civile, une personne qui n'a pas de licence l'autorisant à exercer la fonction à licence pour laquelle elle est employée ;
- de travailler en tant qu'exploitant d'aéronef sans certificat d'exploitant

aérien ou en violation des termes d'un tel certificat ;

- d'utiliser un aéronef dans l'aviation civile en violation d'un quelconque règlement, d'une quelconque directive ou d'un quelconque certificat délivré par l'Autorité en vertu de cette loi ; et
- de violer un quelconque terme, condition, limitation, ou règlement établi en vertu de cette loi, étant détenteur d'un certificat délivré à un organisme de formation en aviation civile ou à un organisme de maintenance des aéronefs comme le prévoit cette loi.

Dans l'intérêt public, l'Autorité peut exempter un aéronef étranger et le personnel opérant sur cet aéronef des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article. Cependant, aucune exemption concernant l'observation des règles de l'air ne peut être accordée.

Article 30 : Des enquêtes sur accidents

Le Ministre est responsable et est investi du pouvoir d'enquêter sur les accidents et incidents des aéronefs civils conformément à l'annexe 13 à la Convention de Chicago.

Tout enquêteur désigné par le Ministre en charge de l'aviation civile à enquêter sur un accident ou incident jouit d'une indépendance dans l'exercice de ses fonctions.

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

L'enquêteur accède librement à toute information concernant les aéronefs civils accidentés au Burundi, quel que soit le lieu de l'accident.

Pendant et après l'enquête sur un accident ou un incident, aucun des éléments décrits ci-dessous ne sera communiqué à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident à moins que l'autorité judiciaire compétente ne détermine que leur divulgation importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, au niveau national et international, sur l'enquête ou sur toute enquête ultérieure :

- toutes les déclarations obtenues des personnes interrogées par les services d'enquête au cours de leur investigation ;
- toutes les communications entre les personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
- tout renseignement d'ordre médical et privé concernant des personnes

 18

impliquées dans l'accident ou l'incident ;

- toute conversation dans le poste de pilotage et toute transcription de ces conversations ;
- tout enregistrement et toute transcription d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne ;
- toute opinion exprimée au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord.

CHAPITRE IV : DU TRANSPORT AERIEN ET DES OBLIGATIONS INTERNATIONALES

Article 31 : Des obligations internationales

Le Ministre est chargé:

- de la conception de la politique de l'aviation civile et du suivi de son exécution;
- de la délivrance des permis pour les services aériens internationaux.

La conclusion et la révision des accords sur les services aériens internationaux sont du ressort du Ministre en charge des Relations Extérieures et de la Coopération Internationale.

L'Autorité exerce ses fonctions conformément aux obligations du Burundi en vertu de la Convention de Chicago et de toute autre convention ou accord conclu entre le Burundi et tout autre pays en rapport avec la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile et la réglementation du transport aérien.

L'Autorité conseille et assiste le Gouvernement dans ses négociations avec d'autres pays en matière de services aériens internationaux au départ, en transit ou à l'arrivée et concernant les aéronefs qui survolent le Burundi.

CHAPITRE V : DES SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE

Article 32 : De la fourniture des services de navigation aérienne

L'Autorité fournit les services de navigation aérienne dans l'espace aérien du Burundi et dans tout autre espace aérien hors du Burundi pour lequel le Burundi s'est engagé, conformément aux accords internationaux, à fournir des services de navigation aérienne. En plus des services d'information aéronautiques

détaillés à l'article 33 ci-dessous, les services de navigation aérienne comprennent :

- les services de communication sol-sol ou sol-air fournis aux fins d'assurer la sécurité des aéronefs ;
- les services de navigation, y compris les systèmes radio, radar, satellite et les aides visuelles à la navigation ; et
- les services de la circulation aérienne fournis aux fins d'assurer la sécurité et la régularité des vols.

L'Autorité dirige et coordonne les services de recherche et de sauvetage dans cet espace ; elle est à cet effet habilitée à collaborer avec d'autres services publics et à conclure des accords d'assistance mutuelle avec les autorités locales, ainsi qu'avec des organisations et personnes privées appropriées.

Tous les services publics impliqués dans la recherche et le sauvetage appliquent les règlements édictés par le Ministre et adoptent des mesures destinées à faciliter autant que possible l'accès immédiat et temporaire de personnels et de matériels d'autres Etats qui participent, en accord avec l'Autorité, aux opérations de recherche et de sauvetage.

Article 33 : Des services d'information aéronautique

L'Autorité fournit des services d'information aéronautique qui comprennent la collecte et la diffusion d'informations et d'instructions aéronautiques.

L'Autorité fournit de l'information aéronautique sous forme de Publication d'Information Aéronautique du Burundi.

Outre la Publication d'Information Aéronautique, l'Autorité publie les avis aux aviateurs (NOTAM).

L'Autorité adresse des exemplaires de la Publication d'Information Aéronautique (AIP) et des NOTAM à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

L'Autorité publie également des informations portant sur diverses matières de l'aviation civile telles que les licences du personnel, la maintenance ou tout autre sujet dans les publications de l'aviation civile, les circulaires d'information aéronautique et les consignes de navigabilité.

Excepté dans les cas où un document publié par l'Autorité spécifie expressément qu'il s'agit d'une publication à caractère consultatif ou d'orientation, les publications mentionnées au présent article ont un caractère obligatoire.


20

Article 34 : De la certification des services de navigation aérienne

L'Autorité a le pouvoir d'établir les normes minimales de sécurité d'exploitation des services de navigation aérienne en conformité avec les normes minimales établies en vertu de la Convention de Chicago et de délivrer le certificat des services de navigation aérienne.

L'organe en charge de la fourniture des services de navigation aérienne met en œuvre les normes minimales de sécurité visées à l'alinéa ci-dessus et introduit une demande de certificat y relatif.

Si, suite à un contrôle technique de mise en œuvre, l'organe de réglementation trouve que l'organe de fourniture des services de navigation aérienne est correctement et convenablement capable de mener une exploitation en sécurité selon les exigences de cette loi, des règlements et normes prescrites, l'Autorité lui délivre un certificat d'exploitation des services de navigation aérienne.

Tout certificat d'exploitation des services de navigation aérienne prescrit les termes, conditions et limitations qui sont nécessaires pour assurer la sécurité dans la navigation aérienne.

CHAPTRE VI : DES AERODROMES

Article 35 : De l'établissement des aérodroemes

L'Autorité a le droit d'établir et de maintenir des aérodroemes, ainsi que de prévoir et maintenir les routes, abords, appareils, matériels, bâtiments et autres infrastructures nécessaires à cet égard.

L'Autorité établit des règles et procédures concernant la localisation, la mise en place, la maintenance, l'utilisation, l'exploitation et la sûreté des aérodroemes en consultation avec :

- les autorités locales dans les circonscriptions desquelles tout ou partie de l'aérodroeme est situé ;
- d'autres autorités locales dont les circonscriptions se trouvent à proximité de l'aérodroeme ; et
- d'autres organisations représentant les intérêts des personnes concernées par l'emplacement de l'aérodroeme.



Article 36 : De la certification des aérodromes

L'Autorité délivre des certificats d'aérodrome et établit des normes minimales de sécurité et de sûreté d'exploitation des aérodromes utilisés pour les vols réguliers ou non réguliers, des passagers ou du fret, ou pour les vols d'aéronefs appartenant aux exploitants étrangers.

Toute personne voulant exploiter un aérodrome décrit dans le paragraphe (1) du présent article et qui, de par le règlement, doit être certifié, fait une demande de certificat de l'aérodrome à l'Autorité.

Si, suite à une enquête, l'Autorité trouve que cette personne est correctement et convenablement qualifiée et capable de mener une exploitation en sécurité et sûreté selon les exigences de cette loi, des règlements et normes prescrites, l'Autorité délivre un certificat d'exploitation d'aérodrome à cette personne.

Tout certificat d'exploitation d'aérodrome prescrit les termes, conditions et limitations nécessaires pour assurer la sécurité et la sûreté dans le transport aérien commercial.

Article 37 : Des servitudes aéronautiques

Afin d'assurer la sécurité des aéronefs aux abords des aérodromes et aéroports dans des conditions au moins équivalentes à celles fixées par la réglementation internationale en vigueur, sont instituées des servitudes aéronautiques.

Les servitudes aéronautiques comprennent les servitudes de dégagement et les servitudes de balisage.

A. Des servitudes de dégagement

Les servitudes aéronautiques de dégagement ont pour but de supprimer les obstacles dangereux pour la circulation aérienne ou susceptibles de nuire aux dispositifs de sécurité existants :

- a) Tout aérodrome donne lieu, après enquête d'utilité publique, à l'établissement d'un plan de servitudes aéronautiques de dégagement approuvé par l'Autorité.
- b) Les servitudes inscrites au plan approuvé grèvent les fonds désignés dès la publication de ce plan. Aucun travail ne peut être entrepris sur ces fonds sans l'autorisation préalable de l'Autorité.

Sur proposition de l'Autorité, le Ministre détermine par Ordonnance les spécifications techniques, conformes à la réglementation en vigueur, qui doivent servir de base à l'établissement des servitudes de dégagement.

- c) Sur les fonds grevés d'une servitude de dégagement, les constructions ou plantations existantes sont, le cas échéant, supprimées ou modifiées conformément au plan. Les constructions ou plantations nouvelles sont subordonnées à l'autorisation préalable de l'Autorité qui s'assure de leur conformité au plan.
- d) Les frais et indemnités consécutifs à l'établissement des servitudes de dégagement sont à la charge des personnes publiques ou privées qui exploitent les aérodromes ou aéroports. En cas de contestation, les indemnités sont fixées par le Comité d'Arbitrage à défaut d'un règlement à l'amiable.
- d) Les plans approuvés des servitudes de dégagement sont portés à la connaissance du public par tout moyen approprié. Les personnes intéressées peuvent en prendre connaissance gratuitement à tout moment auprès de l'Autorité.
- e) Certaines installations, en raison de leur hauteur exceptionnelle, bien que situées en dehors des fonds grevés de la servitude de dégagement, peuvent constituer des obstacles à la circulation aérienne. Leur construction est soumise à autorisation préalable de l'Autorité impose une hauteur maximale et un dispositif de balisage. Le refus d'autorisation et l'obligation de respecter une hauteur maximum imposée n'ouvrent aucun droit à l'indemnité.
- f) En vue de la création ou de l'extension d'aérodromes et aéroports ouverts à la circulation aérienne publique, l'Autorité peut, selon la procédure légale de l'expropriation pour cause d'utilité publique, faire réserver des terrains et les grever de servitudes aéronautiques conformément à un plan de dégagement. Les terrains sont déclarés « réservés » par décret, sur proposition conjointe du Ministre de tutelle et du Ministre qui a la gestion des terres dans ses attributions, et portés à la connaissance du public par les moyens les plus appropriés.

B. Des Servitudes de balisage

- a) Les servitudes aéronautiques de balisage font obligation de pourvoir certains obstacles dangereux, naturels ou artificiels pour la circulation aérienne, de dispositifs visuels ou radioélectriques signalant leur présence aux pilotes et leur permettant de les identifier conformément à la réglementation internationale en vigueur ;

16

23

- b) L'Autorité détermine les obstacles susceptibles de présenter un danger pour la circulation aérienne qui doivent faire l'objet soit d'un balisage de jour et de nuit, soit d'un balisage de nuit. La même Autorité prescrit les dispositifs visuels ou radioélectriques à mettre en place et peut ordonner la suppression ou la modification des dispositifs visuels servant à d'autres fins mais susceptibles de créer une confusion avec les aides visuelles destinées à la circulation aérienne ;
- c) Les servitudes aéronautiques de balisage autorisent l'Autorité à exercer le droit de passage, le droit d'ébranchage ou d'abattage d'arbres ou plantations ainsi que le droit d'appui sur les murs extérieurs et toitures des immeubles.
- d) 1. Les frais d'installation, d'entretien et de fonctionnement des dispositifs de balisage sont à la charge des personnes qui ont créé les aérodromes sauf en ce qui concerne les lignes électriques dont le balisage est à la charge de l'exploitant ou du propriétaire de ces lignes.
- 2. Les servitudes aéronautiques de balisage ne privent pas le propriétaire du droit de clore, de réparer, de démolir ou de surélever son immeuble. Toutefois, il ne peut exercer ces droits qu'avec l'autorisation de l'Autorité.
- 3. Les indemnités dues en raison des servitudes aéronautiques de balisage sont fixées par accord amiable ou, à défaut, par le Comité d'Arbitrage.

Afin d'assurer la sécurité des télécommunications aéronautiques et de la circulation aérienne, l'Autorité peut interdire aux abords des aérodromes et aéroports, dans un périmètre qu'il lui appartient de définir, l'emploi par les particuliers d'appareils émetteurs-récepteurs susceptibles d'interférer avec les fréquences utilisées par les services de navigation aérienne.

Article 38 : Du paiement des indemnités

Toute personne subissant une perte ou un dommage en conséquence d'un ordre contenu dans une notification sortie selon l'article 37 reçoit une indemnisation dont le montant est déterminé conformément au code foncier en vigueur.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa 1 du présent article, aucune indemnisation n'est payable pour tout(e) perte ou dommage subi(e) en conséquence de tout ordre contenu dans une notification sortie en vertu de l'article 37 alinéa 1 si le bâtiment, la construction ou l'arbre démolé a été érigé ou planté en violation de la notification.

17

24

Article 39 : Des services de douane, de police et de santé publique

L'Autorité veille à ce que les services de police, de douane et de santé disposent d'installations nécessaires à l'exercice de leurs missions en application de la réglementation en vigueur. Les conditions de mise à disposition et de fourniture de ces installations sont déterminées dans le cadre d'un accord conclu entre l'Autorité et l'organisme concerné.

Article 40 : De la responsabilité

Les aéroports, installations des services de la navigation aérienne, stations de communication aéronautique et autres installations appartenant à l'Autorité, placés sous son contrôle ou autorisés par elle, sont mis à la disposition des aéronefs civils. Toutefois, ils seront utilisés aux seuls risques et périls du propriétaire ou exploitant de l'aéronef concerné.

**CHAPTRE VII : DE LA COMPETENCE EN MATIERE
D'INFRACTIONS**

Article 41 : De la compétence en matière d'infractions

Le Burundi a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

Tout acte commis par une personne à bord d'un aéronef burundais hors du Burundi et qui aurait constitué une infraction si ledit acte avait été commis au Burundi sera réputé, pour les besoins de toute procédure pénale au Burundi à l'encontre de ladite personne, avoir été commis au Burundi.

Le Burundi est compétent pour les infractions ou actes commis par une personne à bord de tout aéronef immatriculé hors du Burundi et qui survole son territoire dans les cas suivants :

- a) L'infraction a des effets sur le territoire burundais ;
- b) L'infraction a été commise par ou contre un ressortissant burundais ou un résident permanent du Burundi ;
- c) L'infraction porte atteinte à la sûreté du Burundi ;
- d) L'infraction consiste en un manquement à des règlements relatifs à l'exploitation d'un vol ou aux manœuvres d'aéronefs et aux règlements de l'aviation civile en vigueur au Burundi ;

107

25

- e) L'exercice de la compétence est nécessaire afin d'assurer le respect de toute obligation du Burundi en vertu d'un accord international.

CHAPITRE VIII : DES INFRACTIONS ET DES SANCTIONS

Article 42 : Des infractions

Toute violation de cette loi, d'un règlement, ou d'une ordonnance ou instruction du Ministre émis conformément à la présente loi ou de toute prescription, décision, condition ou norme minimale de sécurité ou de sûreté édictée ou établie par l'Autorité en conformité avec la présente loi constitue une infraction passible d'une pénalité et/ou sanction prévue à cet égard.

Article 43 : Des sanctions

Sans préjudice des peines prévues par la loi n° 1/05 du 22 avril 2009 portant révision du Code Pénal du Burundi :

- 1° Toute personne, autre qu'une personne menant une opération de transport aérien commercial national ou international, qui viole l'une des dispositions de cette loi, ou des règlements, ordonnances ou instructions ou directives édictés en vertu de cette loi est passible d'une amende de trois cent mille (300.000) à deux millions (2.000.000) de francs burundais pour chaque infraction. Si ce genre d'infraction est continu, autant de jours constituent autant d'infractions séparées.
- 2° Toute personne menant une opération en transport aérien commercial national ou international qui viole l'une quelconque des dispositions de cette loi, ou des règlements ou ordonnances, instructions ou directives édictés en vertu de cette loi est passible d'une amende de cinq cent mille (500.000) à quatre millions (4.000.000) de francs burundais pour chaque infraction. Si ce genre d'infraction est continu, autant de jours constituent autant d'infractions séparées ;
- 3° Toute personne qui, délibérément, forge, contrefait, modifie, ou fabrique un(e) faux/fausse certificat/licence pouvant être délivré(e) en vertu de cette loi, ou utilise sciemment ou essaye d'utiliser ce certificat/licence frauduleux, et toute personne qui, délibérément, fait porter sur tout aéronef des marques qui sont fausses ou falsifiées en rapport avec la nationalité ou l'immatriculation de l'aéronef est coupable d'une infraction et passible d'une amende de cinq cent mille (500.000) à quatre millions (4.000.000) de francs burundais et d'une peine de servitude pénale de six mois à 2 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement.

M

26

4° Est aussi coupable d'une infraction et passible d'une amende de cinq cent mille (500.000) à quatre millions (4.000.000) de francs Burundais et d'une servitude pénale de six mois à 2 ans ou l'une de ces deux peines seulement, une personne qui :

- avec l'intention de créer une interférence avec la navigation aérienne au Burundi, expose au Burundi tout(e) lumière, signal ou communication à tel endroit ou d'une telle façon qui est susceptible d'être confondue avec une lumière ou un signal vrai(e) établi conformément à la présente loi, ou pour une lumière ou un signal vrai(e) en liaison avec un aéroport ou tout autre service de navigation aérienne, ou, après avoir été avertie par l'Autorité, continue à maintenir un(e) telle lumière ou signal déroutant ; ou
- délibérément enlève, éteint, ou interfère avec le fonctionnement d'une vraie lumière ou un vrai signal et tout autre équipement aéronautique.

5° Toute personne qui néglige ou refuse de se présenter, témoigner ou répondre à toute enquête légale, ou de présenter des livres, des papiers, ou des documents, si elle a les possibilités de le faire, en obéissance à une assignation ou à une exigence de l'Autorité, est coupable d'une infraction correctionnelle et est passible d'une amende de cent mille (100.000) à un million (1.000.000) de francs burundais et d'une peine de servitude pénale de 3 mois à un an, ou d'une de ces deux peines seulement.

6° Toute personne qui, délibérément et avec négligence ou imprudence pour la sécurité de la vie humaine, interfère ou essaye d'interférer avec l'exploitation en sécurité d'un aéronef en vol ou préparé à un vol, sous la juridiction du Burundi, est coupable d'une infraction et passible d'une amende de cinq cents mille (500.000) à quatre millions (4.000.000) de francs burundais, et d'une peine de servitude pénale de 3 mois à 2 ans, ou l'une de ces deux peines seulement.

7° Toute personne qui, délibérément et sans autorisation enlève, cache ou retient n'importe quelle pièce d'un aéronef civil impliqué dans un accident, ou toute propriété qui était à bord d'un tel aéronef au moment de l'accident, est coupable d'une infraction et passible d'une amende de cinq cents mille (500.000) à quatre millions (4.000.000) de francs burundais et d'une peine de servitude pénale de 3 mois à 2 ans, ou l'une de ces deux peines seulement.

8° Quiconque enfreint la réglementation de l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé est passible d'une amende comprise entre cent mille (100.000) et deux cents mille (200.000) francs burundais.

9° Le propriétaire d'animaux divaguant dans le domaine aéronautique est passible d'une amende de deux cents mille (200.000) francs burundais par

tête, sans préjudice des responsabilités encourues pour les dommages causés. En cas de danger, les forces de contrôle, à la demande de l'Autorité, sont fondées à faire cesser, par tous les moyens, la divagation des animaux.

10° L'application des peines et sanctions prévues aux points 1°, 2°, 3°, 4°, 6° et 7° du présent article n'empêche nullement la réparation des dommages qui peuvent en découler.

CHAPITRE IX : DES DISPOSITIONS DIVERSES

Article 44 : Du pouvoir d'ester en justice

L'Autorité est habilitée à engager les actions en justice pour assurer la mise en œuvre et la conformité aux règlements édictés en vertu de la présente loi.

Article 45 : De la conformité et des exemptions

Il incombe à toute personne, de même qu'à leurs agents et employés dans le cas d'entités autres que des personnes physiques, soumise à la présente loi de respecter et de se conformer à la présente loi et à tous les règlements édictés par le Ministre, ainsi qu'à toute directive, procédure, tout document établi ou certificat délivré par l'Autorité en vertu de la présente loi.

Le Ministre est en droit, compte tenu des circonstances particulières décrites dans un règlement, d'exempter toute personne, tout aéronef, tout aéroport, toute installation ou tout service aéroportuaire de l'application d'un règlement édicté en vertu de la présente loi si ladite exemption prévue dans le règlement est accordée dans l'intérêt public et n'est pas susceptible de compromettre la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile.

Article 46 : De la nuisance et responsabilité en cas de dommages

Aucune action ne sera recevable en matière de dommages ou de nuisances (troubles de voisinage) causés du seul fait des vols et incidents ordinaires de vol d'un aéronef au-dessus de tout bien et qui sont raisonnables eu égard au vent, aux conditions météorologiques et toutes autres circonstances concernées dans la mesure où l'ensemble des dispositions de toute loi ou convention écrite ont été respectées.

En cas de préjudice ou dommage matériel occasionné à une personne ou à un bien sur terre ou sur eau par un aéronef, une personne à bord d'un aéronef ou un article ou une personne chutant d'un aéronef en vol, au décollage ou à l'atterrissage, sauf si ledit préjudice ou dommage est dû à la négligence de la

147

28

personne l'ayant subi, les dommages-intérêts y afférents pourront être obtenus du propriétaire ou exploitant de l'aéronef sans avoir à fournir une preuve de négligence, d'acte délibéré ou d'une autre défaillance, au même titre que si le préjudice ou le dommage était dû à une négligence, un acte délibéré, ou autre défaillance du propriétaire ou exploitant de l'aéronef, sous réserve des limitations de responsabilité prévues par toute convention internationale en vigueur au Burundi. Toutefois, en cas de préjudice ou dommage matériel dû à des circonstances dans lesquelles :

- des dommages-intérêts peuvent être obtenus concernant ledit préjudice ou dommage en vertu des seules dispositions précitées du présent paragraphe ; et
- une responsabilité légale de versement de dommages-intérêts concernant ledit préjudice ou dommage incombe à une autre personne que le propriétaire ou exploitant de l'aéronef, ladite autre personne dégagera le propriétaire ou exploitant de toute responsabilité concernant toute revendication en relation avec ledit préjudice ou dommage.

Nonobstant l'alinéa 2, lorsqu'un aéronef a été cédé à bail ou donné en location de bonne foi par le propriétaire à une autre personne durant toute période supérieure à quatorze jours et si, durant cette période, aucun pilote, commandant de bord, membre du personnel navigant ou d'exploitation de l'équipage de l'aéronef n'est employé par le propriétaire, la référence au propriétaire dans le présent article vaut référence à la personne à qui l'aéronef a été cédé à bail ou donné en location.

Article 47 : Des nuisances causées par les aéronefs et aérodromes

Aucune action ne sera recevable concernant des nuisances (troubles de voisinage) uniquement dues au bruit et aux vibrations causés par un aéronef sur un aérodrome auquel s'applique le présent alinéa conformément à des règlements édictés en vertu de la présente loi, dans la mesure où les dispositions de tels règlements sont respectées.

L'alinéa 1 du présent article concerne tout aérodrome auquel s'appliquent les dispositions et règlements édictés en vertu de la présente loi en matière de bruit et de vibrations occasionnés par les aéronefs

Article 48 : De la responsabilité des directeurs et employés de sociétés

En cas d'infraction aux termes de la présente loi ou de tout règlement édicté en vertu de cette loi commise par une personne morale, toute personne ayant été un directeur, responsable, secrétaire ou autre employé équivalent de ladite personne

107

à la date à laquelle l'infraction a été commise ou qui était censée agir à ce titre, sera également réputée coupable de cette infraction. Elle n'en sera innocente que si elle prouve que l'infraction a été commise sans sa connaissance ni son consentement ni sa connivence et, dans le cas où elle en avait connaissance, qu'elle a mis en œuvre toute la diligence requise de par la nature de ses fonctions et par les circonstances afin d'empêcher ladite infraction.

Article 49 : De la guerre et de l'état d'urgence

En cas de guerre, effective ou imminente, ou d'urgence nationale, le Gouvernement proclame l'état d'urgence et le Ministre est en droit :

- de réglementer ou d'interdire, par voie d'ordonnance, dans l'absolu ou sous réserve de certaines conditions mentionnées dans l'ordonnance, la navigation des aéronefs au-dessus du Burundi ; et/ou
- de proposer à l'autorité compétente la décision d'occupation et d'utilisation par les forces militaires gouvernementales de tous les aérodromes.

CHAPITRE X : DES DISPOSITIONS FINALES

Article 50 : De l'abrogation

Toutes dispositions antérieures contraires à la présente loi sont abrogées.

Article 51 : De l'entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le jour de sa promulgation.

Fait à Bujumbura, le 2 mai 2012,

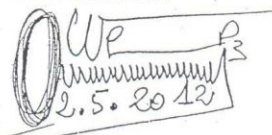
Pierre NKURUNZIZA

PAR LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

VU ET SCELÉ DU SCAU DE LA RÉPUBLIQUE,

LE MINISTRE DE LA JUSTICE ET GARDE DES SCAUX,

Pascal BARANDAGIYE


2.5.2012