

3ème REPUBLIQUE



JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE

**LOI L/2018/048/AN DU 15 MAI 2018, PORTANT
AMENDEMENT DE LA LOI L/2013/063/CNT
DU 05 NOVEMBRE 2013, PORTANT
CODE DE L'AVIATION CIVILE
DE LA REPUBLIQUE DE GUINEE**

NUMERO SPECIAL / PRIX : 200.000 GNF

**SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT
RUE KA 022 QUARTIER BOULBINET COMMUNE DE KALOUM
BP.: 263 CONAKRY - TEL: (224) 625 25 28 99 / 620 79 26 23**

SITE WEB: www.sgg.gov.gn

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

ASSEMBLEE NATIONALE

LOI L/2018/048/AN DU 15 MAI 2018, PORTANT AMENDEMENT DE LA LOI L/2013/063/CNT DU 05 NOVEMBRE 2013, PORTANT CODE DE L'AVIATION CIVILE DE LA REPUBLIQUE DE GUINEE.....02-26

DECRETS

DECRET D/2018/233/PRG/SGG DU 25 SEPTEMBRE 2018, PORTANT PROMULGATION DE LA LOI L/2018/048/AN DU 15 MAI 2018.....26

MESSAGE DU SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT.....27

LOIS

LOI L/2018/048/AN DU 15 MAI 2018, PORTANT AMENDEMENT DE LA LOI L/2013/063/CNT DU 05 NOVEMBRE 2013, PORTANT CODE DE L'AVIATION CIVILE DE LA REPUBLIQUE DE GUINEE.

L'ASSEMBLEE NATIONALE,

Vu la Constitution en ses articles 72 et 149;
Après en avoir examiné et délibéré, adopte la Loi dont la teneur suit :

Article 1er: DISPOSITIONS GENERALES

1- CHAMP D'APPLICATION

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 de la République de Guinée conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 Décembre 1944 et aux accords bilatéraux ou multilatéraux de transport aérien passés entre la République de Guinée et un ou plusieurs Etats tiers.

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 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.

Les dispositions du présent Code s'inscrivent dans le cadre des Conventions, Traités et Accords Internationaux auxquels la République de Guinée est partie.

2- PREROGATIVES DE L'ETAT

La République de Guinée a souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire et exerce sur celui-ci sa juridiction conformément à sa législation ainsi qu'aux conventions et accords internationaux dûment ratifiés. Aux fins du présent Code il faut entendre par territoire les régions terrestres et les eaux territoriales.

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

3- PATRIMOINE AERONAUTIQUE NATIONAL

Le patrimoine aéronautique national est constitué de l'ensemble des biens acquis ou réalisés par les ressources de l'Etat dans le domaine de l'aéronautique civile et de ceux réalisés par les privés et reversés dans le domaine public.

Le patrimoine aéronautique national comprend :

- l'espace aérien au-dessus du territoire ;
- les aéronefs d'Etat ;
- les terrains des aérodromes et leurs clôtures ;
- les aérodromes, leurs infrastructures de génie civil, installations techniques et commerciales, bâtiments et ouvrages divers. Le patrimoine aéronautique national fait partie du domaine public.

Pour la protection de l'intégrité des domaines aéroportuaires incluant les terrains réservés, les limites domaniales de chaque aérodrome doivent faire l'objet d'un bornage par les soins de l'Etat. Tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique doit être clôturé.

TITRE I- ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE CHAPITRE I-1 : LE MINISTRE CHARGE DE L'AVIATION CIVILE

Article 1.1.1 : Attributions d'ordre général

Le Ministre chargé de l'aviation civile est responsable, au nom et pour le compte de l'Etat :

- dans le cadre des orientations définies par le Gouvernement, de la définition de la politique du transport aérien et du développement de l'aviation civile ;
- de la négociation et de la conclusion des accords de transport aérien bilatéraux et multilatéraux et, plus généralement, des accords dans le domaine de l'aviation civile avec les autres Etats et avec les organisations régionales et internationales ;
- de la régulation économique du secteur de l'aviation civile à savoir :

- la délivrance des agréments aux entreprises de transport aérien public et leur surveillance ;

- la sélection et la surveillance des fournisseurs de services en situation de monopole, tels que les transporteurs aériens sur les liaisons de service public, les exploitants d'aérodromes, les prestataires de services en escale et le fournisseur guinéen de services de navigation aérienne ;

- la collecte et la tenue de données statistiques sur l'activité de l'aviation civile ;

d) de la mise en place et de la mise en oeuvre du dispositif de recherche et sauvetage des aéronefs en collaboration avec les autres Ministres impliqués ;

e) des enquêtes techniques en cas d'accident ou d'incident d'aviation civile ;

f) de la coordination avec les autorités militaires des activités d'aviation civile et militaire ;

g) de la tutelle des sociétés, établissements publics et autres organismes d'Etat exerçant leur activité dans le domaine de l'aviation civile ;

h) de l'adoption de la réglementation en matière d'aviation civile permettant à la République de Guinée de se conformer à ses engagements internationaux.

Article 1.1.2 : Attributions particulières

Le Ministre chargé de l'aviation civile exerce les compétences particulières qui lui sont attribuées par le présent Code et les actes pris pour son application.

Dans l'exercice des compétences qui lui sont dévolues, le Ministre chargé de l'aviation civile peut déléguer des pouvoirs au Directeur Général de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile, notamment en ce qui concerne l'adoption des amendements des Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale et de leur transposition dans les règlements aéronautiques guinéens.

CHAPITRE I-2 : L'AUTORITE GUINEENNE DE L'AVIATION CIVILE

Section 1- Statut et missions

Article 1.2.1 : Statut

Il est institué un établissement public national à caractère administratif, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière et de gestion dénommé Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile, AGAC en abrégé.

L'AGAC est placée sous la tutelle du Ministre chargé de l'aviation civile.

Le siège social de l'AGAC est établi à Conakry. Il peut être transféré en tout autre lieu du territoire par décision du Gouvernement, sur proposition de son Conseil d'Administration. L'AGAC a pour mission d'appuyer le Gouvernement dans la conception de la politique de l'Etat en matière d'aviation civile et de la mettre en oeuvre, d'élaborer la Législation et la Réglementation de l'aviation civile et d'assurer la supervision et le contrôle des activités de l'aviation civile, notamment du point de vue de la sécurité et de la sûreté.

L'AGAC

Article I.2.2 : Compétences d'ordre général

Au titre de ses compétences d'ordre général, l'AGAC est chargée :

- a) de la mise en oeuvre de la politique et de la stratégie en matière d'aviation civile et de transport aérien définies par le Gouvernement ;
- b) de la coordination et de la supervision de l'ensemble des activités aéronautiques et aéroportuaires ;
- c) du suivi de l'activité des organisations internationales et régionales dont la Guinée est membre intervenant dans le domaine de l'aviation civile ;
- d) d'assister et de conseiller le Gouvernement dans la négociation d'accords internationaux en matière d'aviation civile ;
- e) de la gestion du portefeuille des droits de trafic issus des accords aériens signés par la Guinée ;
- f) du suivi des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile ;
- g) du suivi de la gestion du patrimoine foncier de l'Etat affecté à l'aviation civile ;
- h) de la promotion de l'aviation civile en Guinée.

Article I.2.3: Elaboration de la législation et de la réglementation en matière d'aviation civile

L'AGAC est chargée d'élaborer et de proposer au Ministre chargé de l'aviation civile, à la demande dudit ministre ou de sa propre initiative, la législation et la réglementation relatives aux différents aspects de l'aviation civile qui relèvent de son champ de compétences ainsi que leurs amendements.

Ces aspects sont relatifs à tous les domaines couverts par les annexes de la Convention relative à l'aviation civile internationale énumérées ci-dessous et à tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne :

- Annexe 1, relative aux licences du personnel ;
- Annexe 2, relative aux règles de l'air ;
- Annexe 3, relative à l'assistance météorologique à la navigation aérienne ;
- Annexe 4, relative aux cartes aéronautiques ;
- Annexe 5, relative aux unités de mesure ;
- Annexe 6, relative à l'exploitation technique des aéronefs ;
- Annexe 7, relative à l'immatriculation des aéronefs ;
- Annexe 8, relative à la navigabilité des aéronefs ;
- Annexe 9, relative à la facilitation ;
- Annexe 10, relative aux télécommunications aéronautiques ;
- Annexe 11, relative aux services de la circulation aérienne ;
- Annexe 12, relative aux recherches et sauvetage ;
- Annexe 13, relative aux enquêtes sur les accidents et incidents
- Annexe 14, relative aux aéroports ;
- Annexe 15, relative aux services d'information aéronautique ;
- Annexe 16, relative à la protection de l'environnement ;
- Annexe 17, relative à la sûreté ;
- Annexe 18, relative à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses ;
- Annexe 19, relative à la gestion de la sécurité.

Article I.2.4 : Instruction, délivrance et suivi des autorisations de toute nature en vue d'attester la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.

L'AGAC est chargée de l'instruction et de la délivrance aux organismes et entreprises soumis aux exigences de sécurité et de sûreté fixées soit par le présent Code et les actes pris pour son application, soit par les accords internationaux applicables en République de Guinée, ainsi que du suivi de l'application des autorisations, certificats et agréments en vue d'attester la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.

Sans s'y limiter, ces autorisations, certificats et agréments visés au premier alinéa du présent article couvrent :

- les licences du personnel ;
- les permis d'exploitation aérienne ;
- les certificats d'immatriculation ;
- les certificats de navigabilité ;
- les certificats d'aérodrome ;
- autres autorisations et permis.

Pour ce qui est des licences de station-radio d'aéronef l'instruction, la délivrance, la suspension, le retrait et le suivi relèvent du Ministère chargé des Télécommunications, en coordination avec les services techniques de l'AGAC.

Article I.2.5 : Examens et titres aéronautiques

L'AGAC est chargée de l'organisation des examens aéronautiques et de la délivrance ou de la validation des brevets, licences, certificats et qualifications du personnel de l'aéronautique civile.

Article I.2.6 : Contrôle du respect de la réglementation en matière de sécurité

Sans préjudice des dispositions des articles I.2.4 et I.2.5, l'AGAC est chargée de contrôler de façon continue le respect par l'ensemble des personnes et des opérateurs du secteur de la réglementation relative à la sécurité de l'aviation civile.

Article I.2.7 : Contrôle et coordination de la mise en oeuvre des programmes de sûreté et de facilitation

L'AGAC est chargée de veiller à la mise en oeuvre des Programmes Nationaux de Sûreté et de Facilitation de l'Aviation Civile.

A ce titre, elle assure la coordination entre les différents intervenants en matière de sûreté et de facilitation ainsi qu'avec les services homologues des autres Etats.

Article I.2.8: Contrôle de l'application de la réglementation relative aux droits des passagers aériens

L'AGAC est chargée de contrôler l'application de la réglementation relative aux droits des passagers aériens.

Article I.2.9 : Registres aéronautiques

L'AGAC est chargée de la tenue des registres aéronautiques.

Article I.2.10: Contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

Le cas échéant, l'AGAC participe aux contrôles des nuisances sonores aéroportuaires.

Article I.2.11 : Inspections, contrôles et vérifications

Pour l'exercice de ses missions en matière de sécurité et de sûreté, l'AGAC procède, notamment, à des inspections, à des contrôles et à des vérifications, dans le cadre d'un programme préétabli ou de façon inopinée dans les conditions prévues par le présent Code et les actes pris pour son application.

L'AGAC peut déléguer à un organisme technique qu'elle habilite à cet effet, certaines de ses attributions de contrôle. L'organisme technique doit présenter toutes les garanties d'indépendance par rapport aux opérateurs de l'aviation civile visés par les contrôles et recourir à des procédures et à des documents conformes aux normes guinéennes.

Article I.2.12 : Prerogatives dans le cadre des contrôles et inspections

Pour l'exercice de ses missions en matière de sécurité et de sûreté, l'AGAC dispose des prerogatives prévues par le présent Code, et notamment, selon le cas :

- a) l'accès, sans restriction et de façon illimitée, aux aéronefs, aux aéroports, aux installations des services de navigation aérienne, aux hangars, aux organismes de maintenance agréés, aux ateliers, aux aires de trafic, aux dépôts de carburant, aux bureaux des exploitants, aux zones de manutention du fret, aux organismes de formation aéronautique et à toutes autres installations où s'exercent les activités contrôlées ou inspectées et aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle ou l'inspection est exercé et ce, en quelque lieu qu'ils se trouvent ;
- b) la possibilité de suspendre ou de retirer les autorisations, approbations, agréments, certificats et licences mentionnés aux articles I.2.4 et I.2.5 ;

c) la possibilité de prescrire des mesures correctives en cas de non conformité aux règles de sécurité ou de sûreté et d'en suivre la mise en oeuvre;

d) la possibilité de prendre des mesures conservatoires ou compensatoires en cas de risque pour la sécurité ou la sûreté ;

e) la constatation des infractions et des manquements aux dispositions du présent Code et des actes pris pour son application;

f) la possibilité de prononcer des sanctions et des amendes administratives en cas de manquements à certaines dispositions du présent Code et de ses actes d'application.

Article 1.2.13 : Diffusion de l'information aéronautique

L'AGAC est chargée de diffuser ou de s'assurer de la diffusion de l'information aéronautique et de la cartographie aéronautique auprès des personnes, organismes et entreprises concernés.

Article 1.2.14: Conseil aux opérateurs et exploitants

L'AGAC conseille les opérateurs et les exploitants du secteur sur la mise en oeuvre des normes et des mesures de sécurité et de sûreté qui les concernent.

Article 1.2.15: Plan de développement du transport aérien

Dans le cadre des orientations définies par l'Etat, l'AGAC peut participer à l'élaboration ou être chargée par le Gouvernement d'élaborer et / ou de mettre en oeuvre le plan du développement du transport aérien, et notamment :

- d'établir les projets de modernisation ou de création des infrastructures et des installations aéronautiques ;

- de planifier les investissements et d'en assurer la maîtrise d'ouvrage déléguée.

Article 1.2.16 : Compétences exercées sous la seule autorité du Directeur Général

Les compétences et prérogatives prévues aux articles 1.2.3 à 1.2.14 sont exercées sous la seule autorité du Directeur Général de l'AGAC. Celui-ci rend compte au Conseil d'Administration.

Article 1.2.17 : Participation aux commissions et comités

L'AGAC est membre de droit des commissions, comités, assemblées et conseils institués par la Loi ou la Réglementation dont l'objet se rapporte à ses missions.

Article 1.2.18 : Conditions et modalités de mise en oeuvre de la présente section

Les conditions et modalités de mise en oeuvre des dispositions de la présente section sont définies dans le présent Code et les actes pris pour son application.

Section 2: Organisation et fonctionnement de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile

Article 1.2.19: Organisation et fonctionnement

L'organisation et le fonctionnement de l'AGAC sont déterminés par voie réglementaire et conformément au Décret D/1993/100/PRG/SGG du 06 Juin 1993, fixant les règles d'organisation et de fonctionnement des établissements publics administratifs.

Section 3 : Inspecteurs de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile

Article 1.2.20 : Rôle et missions des inspecteurs

L'AGAC est dotée d'un corps d'inspecteurs comportant des Inspecteurs Sécurité, des Inspecteurs sûreté et, le cas échéant, des Inspecteurs Spécialisés dans les autres domaines de compétence de l'Agence.

Sous l'autorité du Directeur Général, ces inspecteurs sont seuls compétents pour la conduite des contrôles, inspections et vérifications de toute nature nécessaires à l'exécution des missions de l'AGAC prévues à la section I du présent chapitre.

Les inspecteurs peuvent en outre être chargés de la constatation des infractions et des manquements aux dispositions du Code de l'aviation civile et des actes pris pour son application dans les conditions prévues par le présent Code et les actes pris pour son application.

Article 1.2.21 : Prérogatives et protection

Le secret bancaire et le secret professionnel ne sont pas opposables aux inspecteurs de l'AGAC agissant dans le cadre de leurs missions, sous réserve du respect des données à caractère personnel s'agissant du secret professionnel.

Les inspecteurs bénéficient de la protection de l'Etat dans l'exercice de leurs fonctions.

Article 1.2.22 : Qualifications des inspecteurs

Les conditions de formation, de qualification et d'expérience que doivent remplir les inspecteurs de l'AGAC sont définies par Arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile, sous réserve de la prise en compte des dispositions du présent Article.

Les inspecteurs de l'AGAC doivent posséder :

- des qualifications spécifiques effectuées dans des organismes de formation reconnus par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et une formation pratique ;
- une solide connaissance de la législation et de la Réglementation de la matière concernée.

Les qualifications des inspecteurs de l'AGAC doivent être mises à jour dans le cadre d'un programme de formation continue.

Article 1.2.23 : Habilitation et prestation de serment des inspecteurs

Pour l'exercice de leurs fonctions, les inspecteurs sont habilités par le Directeur Général de l'AGAC dans des conditions fixées par voie réglementaire.

L'habilitation peut être refusée, retirée ou suspendue par le Directeur Général lorsque la moralité ou le comportement de la personne qui est en titulaire est incompatible avec l'exercice des fonctions d'inspecteur ou lorsque le titulaire enfreint les dispositions du présent Code relatives à l'exercice de ses fonctions. En cas d'urgence, l'habilitation peut être suspendue immédiatement.

Les inspecteurs habilités doivent, avant d'entrer en fonction, prêter serment devant le tribunal de première instance de Kaloum.

La formule de serment est la suivante : « Je jure de fidèlement remplir mes fonctions, d'observer en tout les devoirs qu'elles m'imposent et d'apporter mon concours à la justice avec diligence et probité, de respecter strictement les Lois de la République pour exercer les pouvoirs qui me sont conférés dans le but de surveiller l'application ou constater la violation du Code de l'aviation civile et des textes qui en découlent pour son application, de toutes conventions internationales relatives à l'aviation civile auxquelles la République de Guinée est ou sera partie ; je jure d'agir et de me conduire toujours loyalement dans l'exercice de mes fonctions d'inspecteur de l'Autorité Guinéenne de l'aviation civile.»

Article 1.2.24 : Document d'identité officiel et ordre de mission

Tous les inspecteurs habilités par le Directeur Général et assermentés doivent être munis, dans l'exercice de leurs fonctions, d'un document d'identité officiel dont la forme et le contenu sont fixés par voie réglementaire.

En outre, pour la conduite d'une inspection, d'un contrôle ou d'une vérification, les inspecteurs doivent être munis d'un ordre de mission délivré par le Directeur Général.

Article 1.2.25: Secret professionnel

Les inspecteurs sont tenus au secret professionnel.

Article 1.2.26: Normes de référence

Les inspecteurs de l'AGAC assurent leurs fonctions en se référant aux dispositions du présent Code et des actes pris pour son application.

Article 1.2.27: Modalités d'application

Les modalités d'application de la présente section ainsi que les conditions dans lesquelles sont exécutés les inspections, contrôles et vérifications sont déterminées par voie réglementaire.

Section 4 : Recours contre les décisions

Article 1.2.28 : Dispositions générales

Les recours contre les décisions du Ministre chargé de l'aviation civile et du Directeur Général de l'AGAC s'exercent conformément aux dispositions Législatives et Réglementaires de la République de Guinée.

Section 5 : Organisations régionales et internationales

Article 1.2.29 : Coopération

En application des traités et accords Internationaux au niveau Régional ou International, l'AGAC coopère avec l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale(OACI), la Commission Africaine de l'Aviation Civile(CAFAC) et tout autre organisme dont l'Etat Guinéen est membre.

TITRE II- AERONEFS**CHAPITRE II -1 : DISPOSITIONS GENERALES****Article II.1.1 : Définitions et champ d'application**

Pour l'application du présent Code:

- a) est dénommé aéronef, tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs ;
- b) un aéronef civil est un aéronef autre qu'un aéronef d'Etat ;
- c) l'aéronef d'Etat est un aéronef affecté exclusivement à une Administration Publique, tel que l'aéronef militaire, de douane ou de police.

Les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement à un service public ne sont soumis aux dispositions du présent Code qu'en ce qui concerne la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

CHAPITRE II-2: IMMATRICULATION, NATIONALITE ET PROPRIETE DES AERONEFS**Section 1: Immatriculation et nationalité des aéronefs****Article II.2.1 : Circulation et immatriculation des aéronefs**

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

Article II.2.2 : Registre d'immatriculation

Il est institué un registre d'immatriculation coté et paraphé, tenu sous la responsabilité du Directeur Général de l'AGAC.

Tout aéronef inscrit au registre guinéen, dans les conditions fixées par voie réglementaire, a la Nationalité Guinéenne et doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation telles qu'elles sont fixées par la Réglementation.

Article II.2.3 : Aéronefs pouvant être immatriculés en Guinée

Un aéronef ne peut être immatriculé sur le territoire guinéen que s'il appartient, à au moins 51%:

- a) à une ou plusieurs personnes physiques de nationalité guinéenne ; ou
- b) à des personnes morales constituées selon le droit guinéen.

Des dérogations peuvent être accordées à titre exceptionnel par l'AGAC, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article II.2.4 : Perte de la nationalité guinéenne

Un aéronef immatriculé en Guinée perd la nationalité guinéenne si les conditions prévues à l'article II.2.3 ne sont pas remplies ou si son propriétaire le fait immatriculer dans un autre Etat.

Article II.2.5 : Inscription sur le registre guinéen d'un aéronef immatriculé à l'étranger

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

Article II.2.6 : Rapports juridiques entre personnes se trouvant à bord d'un aéronef

Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont régis par la Loi de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef

Article II.2.7 : Titre de propriété

L'inscription au registre guinéen d'immatriculation vaut titre de propriété. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir copie conforme dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article II.2.8 : Radiation du registre

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

Article II.2.9 : Cession, mutation et déclaration de propriété

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 son inscription au registre guinéen d'immatriculation.

Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété doivent être inscrits sur le registre d'immatriculation à la requête du nouveau propriétaire.

Section 2: hypothèques et privilèges sur aéronefs**Article II.2.10 : Statut juridique des aéronefs**

Les aéronefs sont des biens meubles soumis aux règles de droit commun, sous réserve des dispositions prévues dans le présent Chapitre.

Article II.2.11 : Modalités d'application

Les Modalités d'Application de la présente Section sont fixées par voie Réglementaire.

Sous-section 1 : Privilèges**Article II.2.12 : Créances privilégiées**

Sont seuls privilégiés sur l'aéronef, par préférence à tous autres droits et créances, même hypothécaires, dans l'ordre suivant :

- a) les frais de justice encourus dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix ;
- b) les rémunérations dues pour le sauvetage de l'aéronef ;
- c) les frais indispensables pour la conservation de l'aéronef.

Article II.2.13 : Objet et extinction des privilèges

Les privilèges prévus à l'article II.2.12 portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance en cas de perte ou d'avarie. Ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

Les privilèges prévus à l'article II.2.12 s'éteignent trois (03) mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après fait reconnaître amiablement son montant ou à défaut avoir inscrit une action en justice à son sujet.

De plus, les privilèges prévus à l'article II.2.12 s'éteignent indépendamment des modes normaux d'extinction des privilèges :

- a) par la vente en justice de l'aéronef ;
- b) au cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard deux mois après publication de la cession par insertion à deux reprises et à huit jours d'intervalle au moins dans un des journaux quotidiens publiés sur le territoire guinéen, à moins que, avant l'expiration dudit délai de deux mois, le créancier n'ait fait notified sa créance à l'acquéreur au domicile élu par lui dans les publications.

Article II.2.14 : Ordre des créances privilégiées

Les créances visées à l'article II.2.12 ci-dessus sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article.

Les créances du même rang viennent en concurrence au prorata de chacune des créances en cas d'insuffisance du montant.

Les créances visées aux sous-alinéas (b) et (c) du même article sont payées dans l'ordre inverse des dates des événements qui leur ont donné naissance.

Article II.2.15 : Autres privilèges

Les privilèges autres que ceux prévus à l'article II.2.12, telles les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation et à l'atterrissage ou les impôts et taxes dus par le propriétaire de l'aéronef, et autres, prennent rang après les hypothèques dont la date d'inscription au registre d'immatriculation est antérieure à celle de la naissance de ces privilèges.

Toutefois, en cas de vente en Guinée d'un aéronef grevé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur les aéronefs signée à Genève le 19 Juin 1948, les droits prévus à l'article 1er de cette convention qui grèvent l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes des dommages causés à la surface en vertu de l'article VII.5 de la même Convention.

Sous-section 2 : Hypothèques**Article II.2.16 : Nature de l'hypothèque**

L'aéronef inscrit au registre guinéen d'immatriculation est susceptible d'hypothèque en garantie du paiement d'une dette, sans préjudice des autres droits susceptibles de grever ledit aéronef en vertu de la législation en vigueur.

L'hypothèque ne peut être que conventionnelle.

Article II.2.17 : Éléments grevés par l'hypothèque

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

2- 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.

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

Article II.2.18 : Extension de l'hypothèque aux pièces de rechange

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

Une publicité, effectuée dans un journal d'annonces légales et 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.

Les pièces de rechange visées au premier alinéa du présent article comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipements, garnitures, parties de ces divers éléments et plus généralement tous objets de quelque nature que ce soit conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

Article II.2.19 : Acte d'hypothèque

L'hypothèque est, sous peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif d'une hypothèque sur un aéronef peut être authentique ou sous-seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre ; dans ce cas, l'endossement entraîne le transfert des droits du créancier hypothécaire.

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

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'aéronef en construction ; il en est délivré récépissé.

Article II.2.20 : Perte ou avarie d'un aéronef hypothéqué

En cas de perte ou d'avarie de l'aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité d'assurance.

L'assureur doit requérir un état des inscriptions des hypothèques avant le paiement de toute indemnité. Aucun paiement d'indemnité n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers hypothécaires figurant sur ledit état.

Article II.2.21 : Inscription de l'hypothèque sur le registre d'immatriculation

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

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

Toute personne peut obtenir copie conforme de l'inscription de l'hypothèque.

Article II.2.22 : Rang des hypothèques

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

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

Article II.2.23 : Conservation de l'hypothèque

L'inscription au registre d'immatriculation conserve l'hypothèque pendant dix (10) ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'est pas renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article II.2.24 : Intérêts garantis

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

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

Article II.2.25 : Radiation de l'inscription hypothécaire

Les inscriptions hypothécaires sont radiées du registre d'immatriculation au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

Article II.2.26: Condition préalable au transfert d'immatriculation d'un aéronef

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

Tant qu'il n'est pas satisfait à cette condition, l'AGAC refuse toute radiation au registre d'immatriculation.

Article II.2.27 : Droits des créanciers

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur l'aéronef suivent leur gage en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions de la section 1 du présent Chapitre.

Section 3 : Saisie conservatoire et vente forcée

Article II.2.28: Aéronefs exemptés de saisie conservatoire

Sont exemptés de saisie conservatoire les aéronefs guinéens et étrangers affectés exclusivement à un service d'Etat sauf si la créance porte sur les sommes dues par le propriétaire à raison de l'acquisition de ces aéronefs ou des contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation.

Article II.2.29: Objet et procédure de la saisie conservatoire

1- La saisie conservatoire porte sur un aéronef exploité par le débiteur d'une créance certaine ou lui appartenant.

La saisie conservatoire d'un aéronef peut être effectuée à toute époque en vertu soit d'un titre exécutoire, soit d'une ordonnance du juge du lieu d'exécution de la mesure.

2- 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 prononcées par l'autorité administrative compétente 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 ou par l'autorité compétente en matière de nuisances sonores aéroportuaires, 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.

3- 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 II.2.30: Cautionnement

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 créance et les frais et s'il est affecté exclusivement au paiement du créancier.

Article II.2.31 : Vente forcée

Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, signée à Genève le 19 Juin 1948, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

Toutefois, si un aéronef hypothéqué cause un dommage aux tiers à la surface sur le territoire guinéen, 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 II.2.32: Documents de bord des aéronefs

Tout aéronef en circulation en République de Guinée doit avoir à son bord au moins les documents à jour suivants :

- le certificat d'immatriculation ;
 - le certificat de navigabilité ;
 - le certificat d'assurance de l'aéronef ;
 - le manuel de vol ;
 - le compte rendu matériel ;
 - les licences et certificats des membres d'équipage ;
 - le carnet de route ou tout autre document équivalent ;
 - la licence de la station radio de l'aéronef s'il est muni d'appareils radioélectriques ;
 - la liste de leurs noms et prénoms ainsi que les lieux d'embarquement et de destination, s'il transporte des passagers ;
 - un manifeste des déclarations détaillées de ce fret, s'il transporte du fret ;
 - une copie authentifiée du permis d'exploitation aérienne et les spécifications d'exploitation, s'il fait du transport aérien public ; le document attestant la certification acoustique, s'il y a lieu.
- Tout aéronef civil immatriculé en République de Guinée ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente en République de Guinée est tenu d'avoir les mêmes documents à bord, notamment le carnet de route, lorsqu'il doit effectuer des vols internationaux.

CHAPITRE II-3 : DOMMAGES ET RESPONSABILITES**Section 1- Dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution****Article II.3.1 : Régime juridique**

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 régie par les dispositions du Code Civil.

Section 2- Dommages causés aux tiers et aux biens à la surface par des aéronefs**Article II.3.2 : Dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers**

La responsabilité pour les dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers est régie par les dispositions de la Convention de Rome du 07 Octobre 1952 ou de toute convention la modifiant et applicable en République de Guinée. Les dommages visés au premier alinéa du présent article sont ceux survenus sur le territoire guinéen et causés par un aéronef immatriculé dans un autre Etat partie ou par un aéronef, qu'elle qu'en soit l'immatriculation, dont l'exploitant a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans un autre Etat partie.

Article II.3.3 : Principe de la responsabilité

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

Les limites de la responsabilité de l'ensemble des personnes responsables sont fixées par la Convention de Rome.

Toutefois, cette responsabilité est illimitée :

- a) pour l'exploitant, si la victime apporte la preuve que le dommage a été causé par un acte ou une omission délibérée de celui-ci ou de ses préposés agissant, pour ces derniers, au cours de l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions, avec l'intention de provoquer un dommage ;
- b) pour la personne qui s'empare d'un aéronef d'une manière illicite et l'utilise sans le consentement de la personne qui a le droit de l'utiliser.

Article II.3.4: Atténuation ou exonération de responsabilité

La responsabilité visée à l'article II.3.3 peut être écartée ou atténuée dans les conditions suivantes :

- a) écartée, si le dommage n'est pas la conséquence directe du fait qui l'a produit, ou s'il résulte du seul fait du passage de l'aéronef à travers l'espace aérien conformément aux règles de circulation aérienne applicables ;
- b) écartée, si le dommage est la conséquence directe d'un conflit armé ou de troubles civils ou si la personne responsable a été privée de l'usage de l'aéronef par un acte de l'autorité publique ;
- c) atténuée ou écartée par la preuve de la faute de la victime ou de ses préposés, sauf si la victime apporte la preuve que ses préposés ont agi en dehors des limites de leurs attributions.

Article II.3.5 : Assurances

La responsabilité de l'exploitant d'un aéronef visée à l'article II.3.3 doit être couverte par une assurance ou par une garantie à concurrence des limites de responsabilité applicables aux termes de la Convention de Rome. L'exploitant dont l'aéronef survole le territoire guinéen doit fournir, à la demande des autorités compétentes, la preuve de la garantie accordée.

Article II.3.6 : Délai de l'action en responsabilité

L'action en responsabilité pour dommage causé à la surface visé à l'article II.3.4 doit être intentée, sous peine de déchéance, dans les deux (02) ans du jour où est survenu le fait qui a produit le dommage.

Article II.3.7 : Responsabilité hors du champ de la Convention de Rome

Hors les cas visés à l'article II.3.4, l'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détachent aux personnes et aux biens à la surface.

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

Article II.3.8 : Jet de marchandises ou d'objets d'un aéronef en évolution

Il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hors des 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 régie conformément aux dispositions de l'article II.3.8.

Article II.3.9 : Responsabilité en cas de location d'un aéronef

En cas de location d'un 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.

TITRE III- CIRCULATION AERIENNE**CHAPITRE III-1 : DISPOSITIONS GENERALES****Article III.1.1 : Définition**

La circulation aérienne est constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs, qu'ils soient en vol ou évoluant sur l'aire de manoeuvre d'un aéroport.

CHAPITRE III-2 : SURVOL**Article III.2.1 : Conditions requises**

Les aéronefs guinéens peuvent circuler librement au-dessus du territoire guinéen, sous réserve de se conformer aux règles relatives à la navigation et à la circulation aériennes telles qu'elles résultent des dispositions du présent Code et de celles prises pour son application.

Tout aéronef civil immatriculé en Guinée ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente en Guinée est tenu :

- d'être employé à des fins compatibles avec les buts de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 Décembre 1944;
- de respecter, en quelque lieu qu'il se trouve, les Lois et Règlements en vigueur en ce lieu, notamment en ce qui concerne le vol et la manoeuvre des aéronefs;
- en toutes circonstances, notamment en cas d'interception, de respecter les ordres et instructions des autorités militaires et civiles de l'Etat dans lequel il se trouve, si ceux-ci ne mettent pas en danger la vie des personnes se trouvant à bord et la sécurité dudit aéronef.

Les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire guinéen que si ce droit leur est accordé par une Convention Diplomatique ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation dans les conditions fixées par voie Réglementaire. Nonobstant cette autorisation, ces aéronefs étrangers sont tenus de respecter les lois et règlements en vigueur en République de Guinée, relatifs au vol et à la manoeuvre des aéronefs.

Article III.2.2 : Survol des propriétés privées

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 III.2.3 : Zones interdites de survol

Le survol de certaines zones ou, dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble du territoire guinéen peut être interdit pour des raisons d'ordre militaire, de sécurité publique ou de protection de l'environnement. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être spécialement indiqués.

Tout aéronef qui pénètre dans une zone interdite, telle que définie au premier alinéa du présent article, est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, d'atterrir sur l'aérodrome le plus rapproché en dehors de ladite zone.

En tout état de cause, l'aéronef en infraction doit, à la première injonction, se conformer aux instructions données par l'autorité avec laquelle il est en contact.

Article III.2.4 : Interception d'aéronef

Les conditions et procédures d'interception des aéronefs civils sont précisées par voie réglementaire.

En tout état de cause, les autorités civiles et militaires doivent s'abstenir de recourir à l'usage des armes contre les aéronefs civils en vol et, en cas d'interception, doivent veiller à ce que la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité de ceux-ci ne soient pas mises en danger.

CHAPITRE III-3 : ATERRISSAGE ET DECOLLAGE

Article III-3.1: Usage des aérodromes régulièrement établis

Un aéronef ne peut atterrir et prendre le départ que sur des aérodromes régulièrement établis, sauf cas de force majeure et dans les cas prévus par voie réglementaire.

Article III.3.2 : Vol international

Les aéronefs qui effectuent un vol international doivent :

- suivre, pour franchir la frontière, la route aérienne qui leur est imposée;
- utiliser au départ et à l'arrivée un aéroport international.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées par autorisation administrative d'utiliser un aéroport international, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE III-4 : POLICE DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

Article III.4.1 : Contrôle et autorisation de l'AGAC-Principe

Sont soumis au contrôle de l'AGAC les aéronefs, les produits, pièces et équipements, ainsi que les organismes et personnes soumis aux exigences techniques de sécurité et de sûreté fixées soit par le présent titre, soit par les Accords Internationaux applicables en République de Guinée.

L'AGAC 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 III.4.2 : Contrôle et inspection de l'AGAC- Mise en oeuvre

1.- L'AGAC peut effectuer l'inspection de tout aéronef se trouvant sur un aérodrome guinéen et de tout organisme ou personne mentionné au premier alinéa de l'article III.4.1 pour les activités qu'il exerce en Guinée pour s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et sûreté qui lui sont applicables, qu'elles soient guinéennes ou prise en application de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 Décembre 1944.

2.- A l'effet d'exercer les missions de contrôle au sol et à bord des aéronefs et des organismes et personnes mentionnés au 1. du présent article, les inspecteurs de l'AGAC, ainsi que les organismes ou personnes habilités 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 III.4.3 : Mesures en cas de risques particuliers pour la sécurité

Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs, des produits ou des matériels mentionnés à l'article III.4.1 présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes :

1. L'AGAC peut :

- prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;
- 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 ;
- 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 en Guinée d'un ou plusieurs exploitants d'aéronef d'un pays étranger jusqu'à l'adoption des mesures correctives satisfaisantes.

Dans les cas visés au b) du paragraphe 1 et au paragraphe 2, l'exploitant concerné a le droit d'être entendu avant le prononcé des mesures ou, lorsque ces mesures doivent être prises en urgence, immédiatement après.

Les autorisations mentionnées à l'article III.4.1 peuvent être retirées lorsque les méthodes de travail du titulaire, son comportement ou les matériels qu'il utilise créent un risque pour la sécurité.

Afin d'assurer la continuité de l'exploitation des aéronefs et/ou des installations aéronautiques, l'AGAC peut, pour des raisons d'intérêt général et dans les conditions définies par voie réglementaire, accorder une exemption ou une dérogation temporaire aux dispositions en vigueur.

L'AGAC établit des procédures pour chaque domaine d'activité où des exemptions peuvent être accordées, sous réserve du strict respect des critères établis par les règlements applicables. Les procédures d'exemption doivent indiquer, notamment :

- l'inscription et la publication des exemptions ;
- les critères pour la conduite d'une évaluation, l'analyse ou l'étude des risques.

Article III.4.4 : Modalités d'application

Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE III-5 : SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE

Article III.5.1 : Responsabilité de la sécurité de la navigation aérienne

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

Dans ce cadre, la fourniture des installations et services de navigation aérienne et des systèmes normalisés lui incombe.

A ce titre, l'Etat guinéen :

- fournit sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux Normes et Pratiques Recommandées établies en vertu de la Convention ;

b) adopte et met en oeuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communication, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation recommandées ou établies en vertu de la Convention ;

c) collabore aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes et pratiques recommandées établies en vertu de la Convention.

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

Article III.5.2 : Responsabilité du Ministre chargé de l'aviation civile

En vue d'oeuvrer 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 07 Décembre 1944;

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

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

Article III.5.3 : Directives de navigabilité et bulletins de service émis par des autorités et entreprises étrangères

Les directives de sécurité émises par les autorités de navigabilité des Etats de conception ou de construction des aéronefs sont applicables, sauf consigne contraire de l'AGAC, aux aéronefs immatriculés sur le territoire guinéen.

Les bulletins de service émis par les constructeurs, qualifiés par ces derniers d'obligatoires, sont applicables, sauf consigne contraire de l'AGAC, aux aéronefs immatriculés sur le territoire guinéen.

TITRE IV- AERODROMES

CHAPITRE IV-1 : DISPOSITIONS GENERALES

Article IV.1.1 : Définition

Constitue un aéroport tout terrain ou plan d'eau spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs. L'emprise d'un aéroport s'étend aux installations annexes que celui-ci peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs.

Article IV.1.2 : Création, mise en oeuvre, utilisation et contrôle

Les conditions de création, de mise en service et d'utilisation d'un aéroport sont définies par voie réglementaire.

Tous les aéroports peuvent être soumis au contrôle technique et administratif de l'Etat et de l'AGAC.

Article IV.1.3 : Normes techniques

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

Article IV.1.4 : Obligation d'assurance

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

L'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance agréée par les autorités compétentes de l'Etat guinéen.

Une attestation d'assurance doit être présentée à toute demande de l'AGAC ou des agents de la force publique.

L'AGAC veille à ce que les assurances restent en vigueur pendant toute la période de validité de la certification ou de l'autorisation d'exploitation de l'aéroport.

Article IV.1.5 : Police des aéroports et des installations à usage aéronautique

1. les dispositions du présent Code relatives à la police des aéroports et des installations à usage aéronautique s'appliquent :

a) aux aéroports ouverts à la circulation aérienne publique ;
b) aux aéroports réservés à l'usage d'administrations de l'Etat;

c) aux aéroports à usage restreint ;

d) 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 ;

e) aux dépendances des aéroports et des installations à usage aéronautique qui ne sont pas librement accessibles au public.

Sans préjudice de l'application aux aéroports militaires et aux zones et installations militaires des aéroports ouverts à la circulation aérienne publique des dispositions du Code Pénal et de dispositions spéciales.

2.- Sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aéroports, zones d'aéroports et installations relevant de la défense nationale, la police des aéroports et des installations aéronautiques mentionnés au 1 du présent article 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 de l'alinéa précédent portent sur le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité.

3- Sans préjudice de la compétence reconnue par la Loi à certains agents civils et militaires de l'Etat, les inspecteurs de l'AGAC ainsi que les personnels des entreprises agissant pour le compte et sous le contrôle de cette Autorité et habilités à cet effet s'assurent que les organismes ou entreprises implantés sur les aéroports se conforment à la réglementation et aux mesures de prévention en matière de sécurité du transport aérien.

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.

4- Les dispositions relatives à la police des aéroports en matière de sûreté sont intégrées au titre V du présent Code relatif à la sûreté de l'aviation civile.

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

Les modalités d'application du présent 5, notamment les catégories d'aéroports civils qui en relèvent et les moyens mis en oeuvre pour assurer le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs ainsi que la prévention du péril animalier sont déterminées par voie réglementaire.

6 - Les conditions d'application du présent article sont déterminées par voie réglementaire.

Article IV.1.6 : Dispositions sanitaires

Le contrôle sanitaire aux frontières est régi sur le territoire de la République de Guinée par les dispositions des règlements sanitaires pris par l'Organisation Mondiale de la Santé, des arrangements internationaux et des règlements nationaux pris en la matière en vue de prévenir la propagation par voie aérienne des maladies transmissibles.

CHAPITRE IV.2 : AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

Section 1- Création, utilisation et exploitation

Article IV.2.1 : Définition

Est dit ouvert à la circulation aérienne publique l'aéroport dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à faire usage dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Article IV.2.2 : Création

Les aéroports destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions définies par voie réglementaire.

Article IV.2.3 : Concessions accordées par l'Etat

L'Etat peut accorder des concessions pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aéroports qui lui appartiennent. Un cahier des charges précise les obligations respectives de l'exploitant et de l'Etat.

Article IV.2.4 : Conditions de création et d'exploitation par une personne autre que l'Etat

1- La création d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique, lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat, donne lieu à la conclusion d'une convention entre le Ministre chargé de l'aviation civile et la personne physique ou morale de droit public ou de droit privé qui crée l'aérodrome.

Cette convention porte sur l'aménagement, l'entretien et la gestion de l'aérodrome.

2- L'aménagement, l'entretien et l'exploitation de l'aérodrome peuvent être assurés directement par la personne publique ou privée dont il relève ou confiés par cette personne, sous certaines conditions, à un tiers.

Le signataire de la convention et le tiers exploitant sont solidairement responsables à l'égard de l'Etat.

3- Lorsque le signataire de la convention ne se conforme pas aux obligations qui lui incombent du fait de cette convention, ou lorsque l'exploitant de l'aérodrome ne respecte pas les dispositions du présent Code relatives à la certification des aérodromes, à la mise en œuvre des mesures de sûreté, à la lutte contre l'incendie des aéronefs et à la prévention du péril animalier, l'autorité administrative peut prononcer la mise en régie de l'exploitation de l'aérodrome aux frais du signataire ou la résiliation de la convention.

4- La création ou l'extension de ces aérodromes bénéficient, si besoin est, de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique et du régime de l'occupation temporaire du domaine public.

5- Les modalités d'application du présent article, notamment les obligations respectives des parties devant figurer dans la convention sont déterminées par voie réglementaire.

Article IV.2.5 : Certification

Nul ne peut exploiter un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique s'il n'a obtenu de l'AGAC un certificat de sécurité d'aérodrome pour cet aérodrome.

Toutefois, la détention de ce certificat n'est pas obligatoire lorsque la masse maximale au décollage ou le nombre des sièges des aéronefs utilisés est inférieure à une limite fixée par voie réglementaire.

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

Les modalités d'application du présent article sont déterminées par voie réglementaire.

Article IV.2.6 : Restrictions d'utilisation

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

Ces décisions font l'objet d'avis aux navigateurs aériens et, le cas échéant, de publications et circulaires d'informations aéronautiques.

Article IV.2.7 : Substitution de l'Etat à l'exploitant

Pour des raisons de défense nationale, l'Etat peut se substituer temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome dans des conditions définies par voie réglementaire.

Section 2- Assistance en escale

Article IV.2.8 : Assistance en escale sur les aéroports

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

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 autorisés à fournir des services d'assistance en escale sont déterminées par voie réglementaire.

Section 3- Environnement des aérodromes

Article IV.2.9 : Travaux de construction et d'extension

Les travaux de construction, d'installation, d'extension ou de modernisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et des installations à usage aéronautique sont soumis aux conditions prévues par l'Ordonnance N°045/PRG/87 portant Code de l'Environnement et les actes pris pour son application.

En particulier, ces travaux peuvent préalablement faire l'objet d'une étude d'impact environnemental et, le cas échéant, d'une enquête publique réalisées dans les conditions prévues par ce Code et ses actes d'application.

L'étude d'impact environnemental mentionnée au deuxième alinéa du présent article prend en compte les normes environnementales définies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article IV.2.10 : Restrictions d'exploitation liées au bruit

Sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, l'autorité administrative compétente peut imposer des restrictions d'exploitation liées au bruit des aéronefs dans des conditions définies par voie réglementaire.

Article IV.2.11 : Gestion des déchets, rejets et émissions

Les exploitants d'aérodromes et d'installations à usage aéronautique, les transporteurs aériens, les prestataires de services d'assistance en escale, ainsi que tout autre organisme ou entreprise autorisé à occuper ou utiliser l'emprise d'un aérodrome se conforment, pour la gestion des déchets, rejets, émissions, hors émissions sonores des aéronefs, et nuisances de toute nature issus de leurs activités, aux dispositions du Code de l'Environnement et des Décrets pris pour son application.

Le dépôt des déchets de toute nature sur le domaine aéroportuaire, leur enfouissement, immersion ou incinération dans le sous-sol du domaine aéroportuaire sont interdits.

Les mêmes personnes et organismes se conforment aux prescriptions sanitaires particulières adoptées par Arrêté du Ministre Chargé de l'aviation civile au titre de ses pouvoirs de police des aérodromes.

Article IV.2.12 : Régime des infractions

Sans préjudice des sanctions prévues par le Code Pénal, les infractions aux dispositions législatives et réglementaires en matière d'environnement des aérodromes sont poursuivies et réprimées dans les conditions prévues au Titre 6 du Code de l'Environnement.

Article IV.2.13 : Contrôle et surveillance de la protection de l'environnement aéroportuaire

Sans préjudice du régime d'inspection et des sanctions prévus par le Code de l'Environnement, la fonction de contrôle et de surveillance de la protection de l'environnement aéroportuaire peut être assurée par un organisme indépendant institué par Décret sur rapport conjoint du Ministre chargé de l'aviation civile et du Ministre chargé de l'Environnement. Cet organisme exerce, entre autres, un contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.

A cette fin, il peut notamment :

- formuler des recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit et à la maîtrise des nuisances sonores du transport aérien et de l'activité aéroportuaire ;

- le cas échéant, pour certaines catégories d'aérodromes, définir des indicateurs de mesure de bruit, des prescriptions techniques concernant les dispositifs de mesure de bruit et s'assurer du respect de ces prescriptions ;

- prononcer des amendes administratives à l'encontre des personnes physiques ou morales dont les aéronefs ne respectent pas les mesures prises par l'autorité administrative compétente pour limiter les nuisances sonores sur un aérodrome.

CHAPITRE IV-3: AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

Article IV.3.1 : Composition, création et exploitation

Les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique comprennent :

1) Les aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'Etat ;

2) Les aérodromes à usage restreint, autres que les aérodromes à l'usage d'administrations de l'Etat ;

3) Les aérodromes à usage privé.

Les conditions de création, de mise en œuvre, d'exploitation et de fermeture des aérodromes civils non ouverts à la circulation aérienne publique sont établies par voie réglementaire.

Article IV.3.2 : Environnement

Les articles IV.2.10, IV.2.12 et IV.2.13 du présent Code relatif à l'Environnement des aérodromes sont applicables aux aérodromes à usage restreint.

L'article IV.2.10, le premier alinéa de l'article IV.2.12 et l'article IV.2.13 sont applicables aux aérodromes à usage privé.

CHAPITRE IV-4: SERVITUDES AERONAUTIQUES**Article IV.4.1 : Dispositions Générales**

1.- Afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est établi, sur et autour des aérodromes, des servitudes spéciales, dites «servitudes aéronautiques », comprenant :

a) des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou qui sont nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;

b) des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

Les modalités d'établissement et de contrôle des servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage sont définies par voie réglementaire.

2.- Les servitudes prévues au 1 du présent article assureront à la navigation aérienne, conformément à l'Annexe 14 de la Convention relative à l'aviation civile internationale en date du 07 Décembre 1944 ou aux conventions internationales civiles et militaires, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'organisation de l'aviation civile internationale.

Article IV.4.2 : Installations concernées

Les dispositions du présent chapitre sont applicables :

a) aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat ;

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

c) aux installations d'aide à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions 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 IV.4.3 : Dispositions particulières à certaines installations

A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement, l'établissement de certaines installations qui, par leur hauteur, pourraient constituer un obstacle à la navigation aérienne, nécessite une autorisation spéciale de l'autorité administrative.

Les catégories d'installations et les conditions auxquelles peuvent être soumises leur établissement sont définies par voie réglementaire.

TITRE V- SURETE DE L'AVIATION CIVILE**CHAPITRE V-1 : DISPOSITIONS GENERALES****Article V.1.1 : Organisation de la sûreté de l'aviation civile**

L'organisation de la sûreté de l'aviation civile en République de Guinée est établie conformément à l'Annexe 17 à la Convention de Chicago.

Article V.1.2 : Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile

Le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile comprend l'ensemble de mesures destinées à assurer la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Il est adopté par voie réglementaire.

L'AGAC élabore, s'assure de la mise en oeuvre et suit ce programme.

Article V.1.3 : Programme National de Contrôle Qualité de la Sûreté

L'AGAC est responsable de l'élaboration et de la tenue à jour d'un Programme National de Contrôle Qualité de la Sûreté de l'Aviation Civile.

Le Programme National de Contrôle Qualité de la Sûreté de l'Aviation Civile a pour objet :

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

Article V.1.4 : Responsabilités de la mise en oeuvre des mesures de sûreté

1. - Les mesures prescrites en application des dispositions du présent Code et de celles prises pour son application relatives à la sûreté de l'aviation civile sont mises en oeuvre, lorsqu'elles ne relèvent pas des services de l'Etat, par les exploitants d'aérodromes, les entreprises de transport aérien, les prestataires de services d'assistance en escale, les entreprises ou organismes visés aux articles V.2.2 et V.2.3 du présent Code, les entreprises qui leur sont liées par contrat et les autres personnes autorisées à occuper ou à utiliser les zones non librement accessibles des aérodromes et de toute installation servant l'aviation civile, chacun dans son domaine d'activité.

2.- Pour la mise en oeuvre dans leurs domaines d'activité respectifs des mesures de sûreté, les entreprises, personnes et organismes mentionnés au 1 du présent Article doivent être titulaires d'une autorisation administrative individuelle délivrée par l'AGAC.

3.- Les conditions d'application du présent Article, et notamment les obligations en terme de sûreté qui incombent à chacune des catégories de personnes mentionnées au 1 du présent article ainsi que les conditions de délivrance par l'AGAC de l'autorisation administrative sont déterminées par voie réglementaire.

Article V.1.5 : Contrôle du respect des mesures de sûreté

Sans préjudice de la compétence reconnue par la Loi à certains agents Civils et Militaires de l'Etat, les inspecteurs de l'AGAC ainsi que les organismes et personnes agissant pour le compte et sous le contrôle de cette Administration et habilités à cet effet s'assurent que les personnes, organismes ou entreprises mentionnés au 1 de l'article V.1.4, implantés sur les aérodromes ou à l'extérieur de ceux-ci, se conforment aux mesures de sûreté dont la mise en oeuvre leur incombe.

A cet effet, les inspecteurs de l'AGAC, ainsi que les organismes ou personnes mentionnés au premier alinéa, ont accès à tout moment aux terrains et locaux à usage professionnel ainsi qu'aux installations et aéronefs, ou tout autre lieu où s'exercent les activités contrôlées à l'exclusion des pièces réservées exclusivement à l'habitation.

Ils peuvent requérir, pour l'accomplissement de leurs missions, l'ouverture de tout colis, bagage, véhicule, remorque ou engin en présence du responsable de l'entreprise ou de l'organisme, ou d'un de ses préposés en cas d'absence de celui-ci. Ils se font communiquer les documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

CHAPITRE V-2 : PROTECTION DE LA ZONE RESERVEE**Article V.2.1 : Autorisations d'accès**

L'accès et la circulation en zone réservée des aérodromes et en tout lieu où sont mises les mesures de sûreté prévues par le présent Code sont soumis à la détention d'un titre de circulation ou d'une habilitation. Les conditions de délivrance et d'utilisation des titres de circulation et des habilitations sont fixées par voie réglementaire.

Article V.2.2 : Sûreté des biens et des produits utilisés à bord des aéronefs

L'entreprise ou l'organisme implanté à l'extérieur de la zone réservée doit, pour y accéder afin de livrer des biens et produits utilisés à bord des aéronefs, être agréé par l'AGAC en qualité d'établissement connu. L'entreprise ou l'établissement agréé en qualité d'établissement connu met en oeuvre des mesures de sûreté appropriées pendant le conditionnement de ces biens et produits et préserve leur intégrité jusqu'à leur entrée en zone réservée.

Article V.2.3 : Sûreté du fret et des colis postaux

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 V.2.4 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'AGAC, l'agent, le transitaire ou toute autre entreprise ou organisme qui applique au fret et au courrier les procédures et les contrôles de sûreté requis par la réglementation ou l'autorité compétente.

Le fret et les colis postaux qui, de par leurs caractéristiques, ne peuvent pas être contrôlés après leur conditionnement, doivent être remis à l'«agent habilité» ou, à défaut, au transporteur aérien, exclusivement par un «expéditeur connu». Peut être agréé en qualité d'«expéditeur connu» par l'AGAC, 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.

Article V.2.4 : Contrôles de sûreté

En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, 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 à la visite, par tous moyens appropriés, des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones et dépendances des aéroports non librement accessibles au public ou sortant de celles-ci.

Les mêmes dispositions sont applicables en régime international, les personnes compétentes pour procéder à la fouille et à la visite 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 visites, tant en régime intérieur qu'international, sous le contrôle des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes, les agents de nationalité guinéenne désignés par les exploitants d'aéroports et les transporteurs aériens 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.

Les agréments prévus par le troisième alinéa du présent article sont refusés ou retirés lorsque la moralité la personne ou son comportement ne présentent pas les garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice de ces missions. Les conditions d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

Article V.2.5 : Acte malveillant et responsabilité

Sous réserve des dispositions de la section 3 du chapitre VII-2 sur le contrat de transport de personnes, bagages et marchandises, en cas de dommage résultant d'un acte malveillant et causé par des colis postaux ou du fret visés par le présent chapitre, la responsabilité d'une entreprise ou d'un organisme agréé ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures et mesures prévues par le présent Code.

TITRE VI- PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE ET SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE**Article VI.1.1 : Programme National de Sécurité**

Le Programme National de Sécurité de l'Aviation Civile est établi conformément aux exigences fixées par les normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale en matière de gestion de la sécurité par l'Etat.

L'AGAC élabore, s'assure de la mise en œuvre et suit ce programme.

Article VI.1.2 : Programme National de Contrôle Qualité de la Sécurité

Le Programme National de Contrôle Qualité de la Sécurité est établi et mis en œuvre dans des conditions identiques à celles prévues pour le Programme National de Contrôle Qualité de la Sûreté visé à l'article V. 1'3.

Article VI.1.3 : Système de gestion de la sécurité

Les prestataires de services de la circulation aérienne, les exploitants d'aéroports, les entreprises de transport aérien public, les organismes de gestion de maintien de navigabilité et organismes d'entretien des aéronefs détenteurs d'un agrément ou d'une autre forme d'autorisation délivré par la Guinée sont tenus d'établir et de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité au sens de la convention relative à l'aviation civile internationale et de ses annexes.

L'AGAC s'assure que chaque exploitant visé au premier alinéa du présent article dispose de ce système de gestion de sécurité de l'aviation civile établi conformément aux prescriptions et procédures fixées par Arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile. Elle approuve ce système et en assure le suivi.

Le non-respect des conditions d'établissement du système de gestion de la sécurité et les carences constatées dans sa mise en œuvre peuvent donner lieu à l'infliction d'une amende administrative et, en cas de risque pour la sécurité résultant de ces carences, à la suspension ou au retrait des autorisations associées dans des conditions fixées par voie réglementaire.

La liste des personnes soumises à l'obligation d'établir et de mettre un système de gestion de la sécurité peut être modifiée par voie réglementaire.

TITRE VII-1 : DISPOSITIONS GENERALES**Article VII.1.1 : Périmètre**

Aux termes du présent Code et des actes pris pour son application, les activités aériennes s'entendent des activités suivantes :

- a) Transport aérien ;
- b) Travail aérien ;
- c) Vols privés.

CHAPITRE VII-2 : TRANSPORT AERIEN**SECTION 1 : DISPOSITIONS GENERALES****Article VII.2.1 : Définition**

Le transport aérien est toute opération consistant à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou du courrier.

Section 2- Entreprises de transport aérien**Article VII.2.2 : Définition**

Le transport aérien public est toute opération consistant à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, du fret ou du courrier, à titre onéreux.

Article VII.2.3 : Agrément de transporteur aérien et permis d'exploitation aérienne

L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'un agrément délivré à titre individuel par le Ministre chargé de l'aviation civile et d'un permis d'exploitation aérienne émis par l'AGAC dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Article VII.2.4 : Autorisation d'exploitation

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 voie réglementaire.

Article VII.2.5 : Exploitation sur le territoire national

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 nationaux, sauf dérogations spéciales et temporaires accordées par l'autorité compétente.

Article VII.2.6 : Cession d'exploitation

Une entreprise détentrice d'un agrément de transporteur aérien délivré par la Guinée ne peut céder à une autre entreprise l'exploitation de tout ou partie de ses activités qui constituent un service aérien au sens du présent Code.

Article VII.2.7 : Contrôle technique

En vue d'assurer la sécurité aérienne, les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique exercé par l'AGAC dans les mêmes conditions prévues aux articles III.4.1 à III.4.3 du présent Code.

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

L'AGAC peut déléguer certaines de ses attributions de contrôle à un organisme technique habilité à cet effet.

Article VII.2.8 : Tarifs et conditions de transport

Les tarifs aériens de passagers, de fret et de poste peuvent être fixés librement par les transporteurs aériens en fonction du marché et soumis à dépôt préalable ou faire l'objet d'une homologation par l'autorité administrative compétente, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Les conditions de transport des services de transport aérien public sont soumises à la même procédure que celles prévues au premier alinéa du présent article.

Les tarifs aériens et les conditions de transport de passagers, de fret et de poste établis en application d'obligations de service public sont soumis à homologation.

L'autorité administrative compétente se réserve la possibilité de refuser ou de suspendre un tarif de monopole ou un tarif abusif, au sens du droit de la concurrence, établi sur une liaison donnée.

Article VII.2.9 : Libre concurrence

Sans préjudice des dispositions de l'article VII.2.8, les actions menées par les entreprises qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence en matière d'aviation civile sont prohibées et passibles de sanctions prévues par les dispositions en matière de concurrence en vigueur sur le territoire guinéen.

Sont notamment visées, les actions qui tendent :

- a) à limiter l'accès au marché ou le libre exercice de la concurrence entre entreprises ;
- b) à faire obstacle à la fixation des prix par le libre jeu du marché, pour ceux des tarifs qui sont fixés librement, en favorisant artificiellement leur hausse ou leur baisse.

Tout engagement, convention ou clause contractuelle se rapportant à une pratique contraire à la libre concurrence est nul et de nul effet.

Article VII.2.10 : Assurances

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'Etat Guinéen 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, de la Législation et de la Réglementation en vigueur en République de Guinée.

A la demande de l'AGAC ou de toute autorité compétente, les transporteurs aériens et, lorsqu'il y a lieu, les exploitants d'aéronefs apportent la preuve qu'ils satisfont aux exigences d'assurance en fournissant un certificat d'assurance ou une autre preuve d'assurance valable. L'AGAC s'assure que les transporteurs aériens et les transporteurs aériens respectent en permanence 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 peut faire l'objet des sanctions suivantes :

- infraction d'une amende administrative ;
- interdiction de décollage d'un aéronef tant que le transporteur aérien ou l'exploitant d'aéronefs concerné n'a pas produit la preuve d'une assurance adéquate ;
- suspension ou retrait de la licence d'exploitation, s'agissant des transporteurs aériens guinéens ;
- refus du droit d'atterrir sur le territoire guinéen, s'agissant des transporteurs aériens non guinéens et des exploitants d'aéronefs utilisant des aéronefs immatriculés en dehors de la Guinée.

Article VII.2.11 : Modalités d'application

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

Section 3- Contrat de transport**Sous section 1- Transport de personnes****Article VII.2.12 : Règles applicables**

Le contrat de transport de personnes est régi par les dispositions de la présente sous-section et celles prises pour leur application, sans préjudice des dispositions de la section 4 du présent Chapitre relatives aux droits des passagers aériens et de celles prises pour leur application.

Article VII.2.13 : Titre de transport

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

Ce billet doit contenir les mentions requises par les dispositions de la convention de Varsovie du 12 Octobre 1929 ou de toute convention la modifiant ou la complétant et applicable en République de Guinée.

Article VII.2.14 : Transport International

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 VII.2.15: Responsabilité du transporteur de personnes

La responsabilité du transporteur de personnes est régie, au cas de transport par air, par les dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ou de toute convention la modifiant ou la complétant et applicable en République de Guinée, même si le transport n'est pas international au sens de cette Convention.

Article VII.2.16 : Non limitation de responsabilité pour faute inexcusable

Le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions de la Convention de Varsovie qui limitent sa responsabilité lorsque le dommage résulte d'une faute inexcusable commise par lui-même ou 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 téméraire sans raison valable.

Article VII.2.17 : Causes de recevabilité de l'action contre le transporteur après le délai de protestation

A défaut de protestation dans les délais prévus, toute action contre le transporteur est irrecevable, sauf en cas de fraude. La fraude est celle par laquelle le transporteur a dissimulé ou tenté de dissimuler les avaries, manquants ou retards, ou a, par tout autre moyen, empêché ou tenté d'empêcher le réceptionnaire de formuler ses protestations dans les délais requis.

Toutefois, la forclusion mentionnée au premier alinéa n'est pas opposable à la victime qui a été empêchée de formuler ses protestations par un cas de force majeure.

Article VII.2.18 : Délai de l'action en responsabilité

L'action en responsabilité contre le transporteur de personnes doit être intentée, sous peine de déchéance, dans les deux (02) ans du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination, ou de l'arrêt du transport aérien.

Article VII.2.19 : Principe de responsabilité en cas de décès ou de blessure d'un passager

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 VII.2.20 : Limite de responsabilité relative à chaque passager

La limite de la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est fixée à 16 600 droits de tirage spéciaux.

Article VII.2.21 : Mesures de contrainte imposées par le commandant de bord

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 VII.2.22 : Répression des violences

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.

Sous-section 2- Transport de marchandises et de bagages**Article VII.2.23 : Règles applicables**

Les Règles de la Législation Commerciale relatives aux transports par terre et par eau sont applicables au transport par air sous réserve des dispositions de la présente sous-section.

Article VII.2.24 : Titre et billet

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

Le contrat de transport des bagages enregistrés est constaté par la délivrance d'un bulletin de bagages qui peut être combiné avec le billet prévu à l'article VII.2.13 ou inclus dans ce billet.

Le titre et le bulletin mentionnés aux deux alinéas précédents doivent contenir les mentions requises par les dispositions de la Convention de Varsovie du 12 Octobre 1929 ou de toute Convention la modifiant ou la complétant et applicable en République de Guinée.

Article VII.2.25 : Responsabilité du transporteur de marchandises ou de bagages

La responsabilité du transporteur de marchandises ou de bagages est régie, au cas de transport par air, par les dispositions de la Convention de Varsovie comme prévu aux articles VII.2.15 à VII.2.18 du présent Code.

Article VII.2.26 : Responsabilité en cas de jet de marchandises

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.

Sous-section 3- Affrètement et location d'aéronefs**Article VII.2.27 : Affrètement d'un aéronef**

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

Toute entreprise frétant un aéronef à titre onéreux pour une opération de transport est soumise aux Lois et Règlements applicables au transport aérien public, quelle que soit l'utilisation faite par l'affréteur de cet aéronef

Article VII.2.28 : Location d'un aéronef

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

Article VII.2.29 : Contrats d'affrètement et de location

L'affrètement ou la location d'un aéronef donne lieu à l'établissement d'un contrat.

Les contrats d'affrètement et de location doivent, pour être opposables à *tiers*, faire l'objet d'un écrit.

Lorsque la durée de l'affrètement ou de location est supérieure à trente(30) jours, le contrat doit être inscrit sur le registre d'immatriculation.

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 du Directeur Général de l'AGAC.

Article VII.2.30 : Transfert des fonctions et obligations étatiques à l'égard d'un aéronef

En application de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 07 Décembre 1944, lorsqu'un aéronef immatriculé en République de Guinée 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 Guinéen peut, par accord avec cet autre 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 Guinéen, en sa qualité d'Etat d'immatriculation, 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.

Les licences, certificats, titres et qualifications délivrés ou renouvelés par l'Etat de l'exploitant d'un aéronef conformément à un accord entre Etats tiers, aux termes de l'article 83 bis de la Convention, sont reconnus et acceptés comme équivalents aux licences, certificats, titres et qualifications délivrés par la Guinée.

Article VII.2.31 : Modalités d'application

Les modalités d'application de la présente sous-section sont déterminées par voie réglementaire.

Section 4- Droits des passagers aériens**Article VII.2.32 : Identité du transporteur aérien**

Les passagers aériens ont le droit d'être informés de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs qui assurent le ou les vols concernés.

Article VII.2.33 : refus d'embarquement, annulation ou retard d'un vol

Les passagers aériens bénéficient, en cas de refus d'embarquement contre leur volonté, d'annulation de leur vol ou de vol retardé d'une information, d'une indemnisation et d'une assistance adaptée aux inconvénients résultant de ces situations.

Article VII.2.34 : Personne handicapée ou à mobilité réduite

Sans préjudice de la disposition prévue à l'article VII.2.33, une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite ne peut se voir refuser une réservation pour un vol ou l'embarquement dans un aéroport en raison de son handicap ou de sa mobilité réduite. Toutefois, cette réservation ou cet embarquement peut lui être refusé ou peut être assorti de conditions lorsqu'un motif légitime, tenant notamment au respect des exigences de sécurité applicables, le justifie.

En outre, une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite bénéficie, lorsqu'elle arrive dans un aéroport pour un voyage aérien, d'une assistance lui permettant de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation.

Article VII.2.35 : Conditions d'application

Les conditions d'application de la présente section sont déterminées par voie réglementaire.

CHAPITRE VII-3 : TRAVAIL AERIEN**Article VII.3.1 : Définition**

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 VII.3.2 : Agrément

L'activité d'entreprise de travail aérien est subordonnée à la détention d'un agrément délivré à titre individuel par le Ministre chargé de l'aviation civile dans les conditions fixées par voie réglementaire sur recommandation de l'AGAC.

Les conditions de délivrance, de renouvellement, de suspension et de retrait de l'agrément d'une entreprise de travail aérien sont fixées par voie réglementaire.

Article VII.3.3 : licence d'exploitation

Avant toute utilisation, les aéronefs et leurs équipements destinés à un travail aérien doivent obtenir une licence d'exploitation délivrée par l'AGAC.

La durée et les conditions de validité de la licence d'exploitation sont fixées par voie réglementaire.

Article VII.3.4 : Cession d'exploitation

Aucune entreprise détentrice d'un agrément ou d'une autorisation spéciale et temporaire ne peut céder à une autre entreprise l'exploitation de tout ou partie de ses activités qui font l'objet du présent chapitre.

Article VII.3.5 : Aéronefs utilisés

Les aéronefs acquis, loués ou affrétés pour une activité de travail aérien doivent répondre en permanence aux conditions techniques d'exploitation fixées par le présent Code et ses actes d'application.

Article VII.3.6 : Contrôle technique

Sans préjudice des dispositions de l'article VII.3.3, les dispositions de l'article VII.2.7 relatives au contrôle technique des entreprises de transport aérien en vue d'assurer la sécurité aérienne sont applicables aux entreprises de transport aérien.

Article VII.3.7 : Responsabilité des exploitants

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.

TITRE VIII- FORMATION AERONAUTIQUE**CHAPITRE VIII-1 : AERO-CLUBS****Article VIII.1.1 : Autorisation**

L'exploitation des aéro-clubs est soumise à l'autorisation préalable de l'AGAC.

La délivrance de l'autorisation, son retrait et l'exercice de la surveillance des aéro-clubs sont assurés par l'AGAC dans des conditions déterminées par voie réglementaire.

Pour l'exercice de certaines activités et pour bénéficier des avantages financiers et des exemptions prévus à l'article VIII 1.2 les aéro-clubs doivent être agréés par l'AGAC dans des conditions déterminées par voie réglementaire.

Article VIII.1.2 : Avantages financiers et exemptions

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 voie réglementaire.

Ne sont soumis à aucune taxe d'imposition les aéronefs, moteurs, équipements, pièces de rechange, combustibles et lubrifiants destinés à l'usage exclusif des aéro-clubs agréés.

Un Arrêté conjoint des Ministres chargés de l'aviation civile et des finances détermine les conditions dans lesquelles des jeunes de nationalité guinéenne de moins de vingt-cinq (25) 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.

TITRE IX- PERSONNEL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE**CHAPITRE IX-1 : DISPOSITIONS GENERALES****Article IX.1.1 : Catégories de personnes**

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

- les personnels navigants professionnels ;
- les personnels navigants non professionnels ;
- les autres personnels aéronautiques.

Article IX.1.2 : Titres et qualifications

1.- Le personnel navigant d'un aéronef et les autres personnels aéronautiques doivent être pourvus des titres aéronautiques en cours de validité et/ou des qualifications requis par les dispositions du présent Code et celles prises pour son application.

2- Les titres aéronautiques désignés sous l'appellation de brevets, licences ou certificats attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvrent 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, aux conditions de vol ou au poste de travail et de l'aptitude médicale correspondante.

3.- Les licences, les certificats et les qualifications sont délivrés par l'AGAC 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. Lorsqu'il n'est pas délivré de brevet associé à la licence, celle-ci a valeur de brevet et est définitivement acquise. Les brevets sont délivrés par l'AGAC après examen et sont définitivement acquis.

4- Les catégories de titres aéronautiques et de qualifications du personnel aéronautique civil, les privilèges qui y sont attachés, ainsi que les conditions de leur délivrance, prorogation, renouvellement, suspension ou retrait sont fixés par voie réglementaire.

5- La délivrance et le renouvellement des titres aéronautiques et des qualifications donnent lieu au versement de redevances dans les conditions prévues par voie réglementaire.

6- Les licences, certificats ou qualifications délivrés par un Etat étranger peuvent être validés ou reconnus comme équivalents aux licences, certificats ou qualifications délivrés en Guinée dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Article IX.1.3 : Formation pour l'obtention des titres et qualifications

1.- Les organismes dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des titres aéronautiques du personnel navigant professionnel et du personnel assurant les services du contrôle de la circulation aérienne, ainsi que les organismes ou, le cas échéant, les personnes physiques dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des qualifications doivent être agréés par l'AGAC dans des conditions fixées par Arrêté Ministériel. Ces conditions portent sur l'organisation, les moyens humains et matériels, les garanties financières ainsi que sur les programmes de formation et d'opérations.

Les simulateurs d'entraînement au vol destinés à la formation ou au maintien des compétences du personnel navigant doivent être homologués selon des conditions techniques fixées par Arrêté Ministériel. Cette homologation est notamment soumise à la démonstration par l'opérateur de sa capacité à maintenir la conformité du matériel à ces conditions techniques.

2- Les examinateurs et instructeurs qui font passer les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence pour l'obtention et le renouvellement des titres aéronautiques et des qualifications peuvent être habilités par l'AGAC à procéder eux-mêmes au renouvellement des qualifications.

Les conditions d'habilitation sont fixées par Arrêté Ministériel et portent notamment sur la détention des titres aéronautiques et des qualifications requis.

3- L'agrément des organismes de formation, ainsi que l'habilitation des examinateurs et des instructeurs, peuvent être retirés lorsque l'une des conditions d'agrément ou d'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou la personne physique présente, par ses méthodes de travail, son comportement ou les matériels utilisés un risque pour la sécurité et après que l'organisme ou la personne concerné ait été mis en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

Article IX.1.4 : Médecine aéronautique

1- Pour l'exercice de leurs fonctions, les personnels navigants ainsi que les personnels assurant les services du contrôle de la circulation aérienne doivent obtenir un certificat médical en cours de validité attestant de l'aptitude médicale requise correspondante.

2- Ces certificats médicaux sont délivrés, après examen, par des médecins examinateurs ou des centres d'expertise de médecine aéronautique agréés par l'AGAC dans des conditions fixées par voie réglementaire. Celles-ci portent notamment sur les moyens matériels spécifiques mis en oeuvre et sur la formation en médecine aéronautique du personnel médical.

Les décisions prises par les centres d'expertise de médecine aéronautique ou les médecins examinateurs peuvent faire l'objet d'un recours administratif intenté par l'AGAC, l'intéressé ou son employeur dans des conditions fixées par voie réglementaire.

3- L'agrément des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs peut être retiré ou suspendu dans les conditions prévues au 3 de l'article IX.1.3.

Article IX.1.5 : Discipline

1.- Tout personnel de l'aéronautique civile peut faire l'objet de sanctions disciplinaires en cas de manquements aux règles édictées par le présent Code et par les dispositions prises pour son application en vue d'assurer la sécurité.

2- Un organe de discipline, rattaché à l'AGAC, propose au Directeur Général de l'AGAC les sanctions à appliquer en vertu du I du présent article.

Cet organe de discipline comprend trois (03) sections correspondant aux trois (03) catégories de personnels de l'aéronautique civile définies à l'article IX.1.1.

La procédure disciplinaire doit être contradictoire et les sanctions proportionnées aux manquements relevés.

La composition et le fonctionnement de cet organe de discipline, les sanctions et la procédure applicables sont déterminés par voie réglementaire.

Article IX.1.6 : Contrôle des organismes et des examinateurs

Les organismes de formation, les centres d'expertise de médecine aéronautique, les examinateurs et instructeurs mentionnés aux IX.1.3 et IX.1.4 sont soumis au contrôle de l'AGAC dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles III.4.1 à III.4.3 du présent Code.

CHAPITRE IX-2 : PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

Article IX.2.1 : Définition

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

- 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, comprenant notamment, le personnel navigant commercial 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 manoeuvre des parachutes.

Article IX.2.2 : Catégories

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

1.- Transport aérien ;

2- Travail aérien

Article IX.2.3 : Registres

1.- Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile s'il n'est titulaire d'un titre aéronautique en état de validité et inscrit sur le registre correspondant aux fonctions et à la catégorie dont il relève telles que définies aux articles IX.2.1 et IX.2.2.

Toutefois, le personnel des services complémentaires de bord recruté pour une durée inférieure à six (06) mois n'est pas soumis à cette procédure d'inscription.

2- Pour être inscrit sur un des registres mentionnés au 1 du présent article, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

- a) être de nationalité guinéenne ;
- b) 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 moeurs.

Article IX.2.4 : Exercice des activités par les étrangers

Les personnes qui n'ont pas la nationalité guinéenne peuvent être autorisées à exercer, temporairement, les activités réservées par l'article IX.2.1 au personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile dans les conditions prévues par voie réglementaire.

Article IX.2.5 : Limite d'âge

1.- L'activité de pilote ou de copilote ; mentionnée à l'article IX.2.1, ne peut être exercée dans le transport aérien public au-delà de l'âge de soixante (60) ans.

Toutefois, l'intéressé qui répond aux conditions de validité des titres aéronautiques ainsi qu'à la vérification de son aptitude médicale est maintenu en activité au-delà de soixante (60) ans pour une année supplémentaire sur sa demande, uniquement dans le cas des vols en équipage avec plus d'un pilote, à la condition qu'un seul des pilotes soit âgé de plus de soixante (60) ans. Cette demande est formulée dans des conditions définies par Arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Cette demande doit, si l'intéressé souhaite pouvoir, dans la limite de l'âge de soixante-cinq (65) ans, continuer à exercer l'activité de pilote ou de copilote, être renouvelée chacune des quatre (04) années suivantes, dans les mêmes conditions.

L'intéressé peut à tout moment, à partir de l'âge de soixante (60) ans, demander à bénéficier d'un reclassement dans un emploi au sol.

Le contrat de travail du navigant n'est pas rompu du seul fait d'une demande de reclassement, du fait que la limite d'âge mentionnée au premier ou au troisième alinéa est atteinte, ou lorsqu'il ne demande pas à poursuivre son activité de navigant, sauf s'il est impossible à l'employeur de lui proposer un reclassement dans un emploi au sol ou si l'intéressé refuse d'accepter l'emploi qui lui est proposé.

2- L'activité de personnel navigant commercial, mentionné à l'article IX.2.1, ne peut être exercée dans le transport aérien public au-delà de l'âge de cinquante cinq (55) ans.

Toutefois, l'intéressé qui répond aux conditions de validité des titres aéronautiques ainsi qu'à la vérification de son aptitude médicale est maintenu en activité au-delà de cinquante (50) ans pour une année supplémentaire sur sa demande. Cette demande est formulée dans des conditions définies par Arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Cette demande doit, si l'intéressé souhaite pouvoir continuer à exercer l'activité de personnel navigant commercial, être renouvelée dans les mêmes conditions les neuf (09) années suivantes.

L'intéressé peut à tout moment, à partir de l'âge de cinquante-cinq (55) ans, demander à bénéficier d'un reclassement dans un emploi au sol.

Le contrat de travail n'est pas rompu du seul fait que l'intéressé atteint l'âge de cinquante-cinq (55) ans et renonce ou épuise son droit à bénéficier du maintien en activité en qualité de navigant, sauf impossibilité pour l'employeur de proposer un reclassement au sol ou refus de l'intéressé d'accepter l'emploi qui lui est proposé.

Article IX.2.6 : Commandant de bord et équipage

1- 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

2- Le commandant de bord assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission et est responsable de l'exécution de cette dernière.

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.

3- 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 santé, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, s'il l'estime nécessaire à la préservation de la sécurité de l'aéronef, des personnes et des biens à bord, il peut larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant.

4- Le commandant de bord est consignataire de l'aéronef et est responsable de son chargement. En cas de difficulté 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 prend les mesures nécessaires à l'accomplissement de sa mission et 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.

5- Pour des raisons de sécurité, la durée annuelle du temps de service et du temps de vol du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ne peut excéder la limite définie au présent paragraphe.

La durée annuelle du temps de service des salariés qui exercent l'une des fonctions énumérées à l'article IX.2.1 du présent Code ne peut excéder 1800 heures, dans lesquelles le temps de vol est limité à 900 heures. Le temps de service comprend la somme des temps de vol, des temps consacrés aux activités connexes au vol et de certaines fractions, déterminées par Arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile pris après consultation des organismes d'employeurs et de salariés intéressés, du temps pendant lequel le salarié est présent sur le site de travail et susceptible à tout moment d'être appelé pour accomplir un vol ou une tâche relevant de son contrat de travail. Le temps de vol est le temps qui s'écoule entre l'heure à laquelle l'aéronef quitte son lieu de stationnement en vue de décoller jusqu'à celle à laquelle il s'arrête au lieu de stationnement désigné, une fois que tous les moteurs sont éteints.

Outre les périodes de congé légal définies par le Code du Travail, les salariés mentionnés au premier alinéa du présent V bénéficient d'au moins 7 jours par mois libres de tout service et de toute astreinte. Ces jours doivent être notifiés à l'avance.

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

Article IX.2.7 : Contrat de travail

1.- les dispositions du Code du Travail sont applicables aux conditions de travail du personnel navigant professionnel, sous réserve des dispositions du présent chapitre et de celles prises pour son application.

2- L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit.

Ce contrat doit notamment préciser :

- a) le salaire minimum mensuel garanti ;
- b) l'indemnité de licenciement qui sera allouée, sauf en cas de faute grave, au personnel licencié sans droit à pension à jouissance immédiate ;
- c) les conditions dans lesquelles le contrat est résilié en cas de maladie, invalidité ou disparition ;
- d) le cas échéant, les conditions d'accomplissement de la mission pour laquelle il a été conclu ;
- e) le lieu de destination finale et le moment à partir duquel la mission est réputée accomplie si le contrat est conclu pour une mission déterminée ;
- f) le délai de préavis à observer en cas de résiliation du contrat par l'une ou l'autre des parties.

3- Le contrat de travail à durée déterminée et dont le terme survient au cours d'une mission prend fin à l'expiration du délai de préavis, qui commence à courir du jour de l'achèvement de la mission.

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

4- 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.

5- 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 défaut, à la personne désignée par le membre de l'équipage visé au premier alinéa du présent 5, 60% du salaire global mensuel moyen des douze (12) mois précédents.

6- 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 IX.2.8 : Protection des objets affectés à l'exercice professionnel

Outre les biens qui, aux termes du Code de Procédure Civile ou des Lois spéciales, ne peuvent faire l'objet ni d'une saisie ni d'une mise en gage, ne peuvent être ni saisis ni mis en gage pour quelque cause que ce soit : l'équipement, les instruments et autres objets appartenant aux membres du personnel navigant et affectés à l'exercice de leur profession.

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

Article IX.2.9 : Incapacité de travail

1.- Sous réserve des dispositions plus favorables prévues par le Code du Travail, 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 la décision d'un médecin habilité 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 (03) mois suivants ;

- la moitié de ce salaire pendant les trois (03) mois suivant cette première période.

2.- Sous réserve des dispositions plus favorables prévues par le Code du Travail, en cas d'incapacité résultant d'un accident du travail ou d'une maladie imputable au service et constatée comme telle par un médecin rattaché à l'AGAC, l'intéressé a droit à percevoir jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à la décision d'un médecin rattaché à l'AGAC 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 (03) mois suivants ;

- le salaire minimum garanti pendant les trois (03) mois suivant cette première période.

En cas d'accords plus favorables conclus entre les exploitants et leur personnel, ceux-ci prévalent sur les dispositions du présent II.

Les frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation résultant des cas d'incapacité prévus au présent II sont, en l'absence de prise en charge par l'Etat, supportés par l'exploitant.

3- Les maladies, blessures ou infirmités résultant d'une faute intentionnelle de l'intéressé ne donnent lieu à aucune prestation au titre des I et II du présent article.

4- 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.

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

CHAPITRE IX-3 : PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL

Article IX.3.1 : Définition

La qualité de personnel navigant non professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant sans rémunération le commandement et la conduite des aéronefs ou certains services définis par, voie réglementaire.

CHAPITRE IX-4 : AUTRES PERSONNELS AERONAUTIQUES

Article IX.4.1 : Contrôleurs de la circulation aérienne-Fonctions

Les contrôleurs de la circulation aérienne sont chargés d'assurer le trafic aérien dans l'espace aérien national et en haute mer dans les limites de la région d'information de vol.

TITRE X- REDEVANCES AERONAUTIQUES ET NON AERONAUTIQUES TAXE

CHAPITRE X -1 : REDEVANCES AERONAUTIQUES ET NON AERONAUTIQUES

Article X.1.1 : Redevances aéroportuaires

1- Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique; les services publics aéroportuaires donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus.

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

2- 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.

3.- 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 sont déterminées par voie réglementaire.

Article X.1.2 : Redevance d'occupation du domaine public

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

Pour les aérodromes n'appartenant pas à l'Etat, la perception de cette redevance est subordonnée à l'accord du signataire de la convention prévue à l'article IV.2.4 du présent Code.

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

Les modalités d'application du présent article, notamment les principes et les modalités de fixation de la redevance d'occupation ou d'utilisation sont déterminées par voie réglementaire.

Article X.1.3 : Redevances de navigation aérienne

L'usage des installations et services mis en œuvre par l'Etat pour la sécurité de la circulation aérienne en route et la rapidité de ses mouvements, ainsi que les services rendus par l'Etat pour la sécurité de la circulation aérienne et pour la rapidité de ses mouvements à l'arrivée et au départ des aérodromes donnent lieu à rémunération sous forme de redevances pour services rendus.

Les modalités d'application du présent article, notamment le champ d'application, les principes et les modalités de fixation des redevances, ainsi que les éventuelles exonérations sont déterminées par voie réglementaire.

Article X.1.4: Taxe aéronautique

La création d'une taxe aéronautique perçue sur chaque passager et l'allocation des produits de cette taxe sont fixées par voie réglementaire.

TITRE XI: RECHERCHE ET SAUVETAGE D'AERONEFS EPAVES - ASSISTANCE

CHAPITRE XI 1: DISPOSITIONS GENERALES

Article XI.1.1 : Assistance Epaves

Les dispositions du chapitre II du Titre X de la Loi L/95/23/CTRN du 12 Juin 1995, portant Code de la Marine Marchande sont applicables aux aéronefs en péril et aux Pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.

Les dispositions du Titre IV de la Loi L/95/23/ CTRN du 12 Juin 1995, portant Code de la Marine Marchande, relatives aux épaves maritimes, sont applicables aux épaves d'aéronefs trouvées en mer ou sur le littoral maritime.

CHAPITRE XI-2 : RECHERCHES ET SAUVETAGE

Article XI.2.1 : Recherches et sauvetage

Le déclenchement ou l'arrêt des activités de recherche et de sauvetage d'un aéronef incombe à l'Etat.

Au sein du Ministère en charge de l'aviation civile, une organisation et un programme de recherche et sauvetage sont mis en place. Le Ministre chargé de l'aviation civile, en coopération avec tout autre Ministère et tout autre service intéressés, organise et coordonne ces activités de recherche et de sauvetage dans le but d'assister les aéronefs en difficulté ou accidentés et de retrouver les aéronefs au travers de Centres de Coordination de Recherche et Sauvetage. Les conditions d'application du présent article, notamment les modalités d'organisation du service de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse ainsi que la définition des plans d'intervention et des moyens mis en œuvre sont déterminées par voie réglementaire.

Article XI.2.2 : Déclaration de disparition

Toute personne qui trouve une épave d'aéronef ou un élément d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité administrative la plus proche dans les plus brefs délais.

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 du délai prévu à l'alinéa précédent, être déclaré par jugement conformément aux dispositions du Code Civil.

L'AGAC peut, sur demande, déclarer aux autorités responsables, le cas échéant, la présomption de disparition. Les dispositions du présent article sont mises en œuvre dans les conditions prévues par le Code Civil en matière de disparition des personnes.

TITRE XII: ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE ENQUETE TECHNIQUE

CHAPITRE XII.1: ACCIDENTS ET INCIDENTS - DISPOSITIONS GENERALES

Article XII.1.1 : Définition

Pour l'application du présent titre, constitue un accident, un incident grave ou un incident d'aviation civile, un accident, un incident grave ou un incident, entendus au sens de l'Annexe 13 à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 Décembre 1944, survenu à tout type d'aéronef, à l'exclusion des aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation aérienne militaire ou de ceux appartenant à un Etat qui ne sont pas inscrits au registre d'immatriculation.

Article XII.1.2 : Compte rendu

1.- 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 tenu d'en rendre compte sans délai au Bureau d'enquêtes, à l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ou, le cas échéant, pour une personne physique, à son employeur dans des conditions définies par voie réglementaire.

2.- 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 d'aéronef tels qu'ils sont définis à l'Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 07 Décembre 1944.

3- 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 1 et 2 du présent Article, ne peut faire l'objet d'aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident ou incident ou dans cet " événement", sauf en cas de manquement délibéré ou répété de sa part aux règles de sécurité.

4.- Ne sont pas communicables au public :

- les comptes rendus d'événements, les comptes rendus d'accidents ou d'incidents d'aviation civile et les documents s'y rapportant ;

- les rapports contenant les informations de sécurité portant sur les aéronefs étrangers et tous documents s'y rapportant ;
- les documents recueillis pour l'établissement du rapport d'enquête technique prévu au 6 de l'article XII.2.9.

Article XII.1.3 : Dommages aux personnes et aux biens

Quand l'accident ou l'incident entraîne des dommages aux personnes ou aux biens, le Procureur de la République du lieu d'occurrence est tenu informé sans délai par le Bureau d'enquêtes.

Article XII.1.4: Procédure judiciaire

En cas d'ouverture d'une procédure judiciaire :

- le Procureur de la République reçoit copie du rapport d'enquête technique ;
- le Ministre chargé de l'aviation civile, le Bureau d'enquêtes et l'AGAC communiquent aux autorités judiciaires, sur leur demande, tous renseignements en leur possession.

CHAPITRE XII-2 : ENQUETE TECHNIQUE

Article XII.2.1 : Objet

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 les informations utiles, de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de cet accident ou incident, 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 XII.2.2 : Obligation d'enquête technique

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

Tout autre incident d'aviation civile peut faire l'objet d'une enquête technique si le Bureau d'enquêtes prévu à l'article XII.2.6 ou le Ministre chargé de l'aviation civile estime pouvoir en tirer des enseignements en matière de sécurité aérienne.

Article XII.2.3 : Compétence des autorités guinéennes en matière d'enquête technique

L'enquête technique relève de la compétence des Autorités Guinéennes pour les accidents et incidents d'aviation civile qui se sont produits sur le territoire ou dans l'espace aérien guinéen. La compétence des autorités guinéennes en matière d'enquête technique s'exerce également en dehors du territoire ou de l'espace aérien guinéen lorsque :

- a) un accident ou un incident survenu sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre Etat implique un aéronef immatriculé en Guinée ou exploité par une entreprise ayant son siège ou son principal établissement en Guinée 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 en Guinée 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 en Guinée.

Article XII.2.4 : Délégation de l'enquête technique et assistance

Les Autorités Guinéennes peuvent :

- a) déléguer à un autre Etat membre de l'OACI la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique qui relève de leur compétence ;
- b) accepter la délégation par un autre Etat membre de l'OACI de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique qui relève de la compétence de cet Etat ;
- c) demander l'assistance d'organismes ou entités d'autres Etats membres de l'OACI pour qu'ils fournissent :
 - (i) les installations, équipements et appareils qui leur permettent :
 - 1) de procéder à l'expertise des débris d'épaves et des équipements de bord et d'autres objets présentant un intérêt aux fins de l'enquête ;
 - 2) d'exploiter les indications des enregistreurs de bord ;
 - 3) de mettre en mémoire et d'exploiter les données informatiques concernant les accidents d'aéronefs ;
 - (ii) les experts spécialisés dans ce type d'enquêtes, afin de leur confier des travaux déterminés, et cela uniquement dans le cas d'une enquête ouverte à la suite d'un accident majeur.

Article XII.2.5: Notification d'accidents ou d'incidents graves

Tout accident ou incident grave d'aviation civile survenu à un aéronef sur le territoire ou dans l'espace aérien guinéen 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 voie réglementaire.

Article XII.2.6 : Bureau d'enquêtes

1- Il est institué au sein du Ministère en charge de l'aviation civile un Bureau chargé de procéder aux enquêtes techniques qui a pour nom "Bureau d'enquêtes". Ce Bureau est fonctionnellement indépendant.

Les membres du Bureau d'enquêtes 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. Le Bureau d'enquêtes est seul compétent pour déterminer l'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour effectuer celle-ci.

2- Les attributions des enquêteurs techniques prévues au présent chapitre sont exercées par les seuls agents du Bureau d'enquêtes désignés par les responsables de ce bureau et commissionnés à cet effet par le Ministre chargé de l'aviation civile.

Cependant, des agents habilités à cet effet peuvent effectuer des actes d'enquête comme prévu aux articles XII.2.7 et XII.2.8 sous le contrôle et l'autorité du responsable du Bureau d'enquêtes.

Ces agents sont dénommés enquêteurs de première information.

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

4.- Les conditions de commissionnement des enquêteurs techniques et d'habilitation des agents pouvant effectuer certains actes d'enquête ainsi que les conditions dans lesquelles des représentants d'autres Etats peuvent participer à l'enquête technique sont déterminées par voie réglementaire.

Article XII.2.7 : Préservation des éléments de l'enquête

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.

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.

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

Article XII.2.8 : Pouvoirs des enquêteurs

1.- Les enquêteurs techniques, les enquêteurs de première information et toute personne autorisée à participer à l'enquête technique en vertu des dispositions du présent chapitre et des actes réglementaires 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.

2- Les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information ont accès immédiatement au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef ou à son épave et à son contenu pour procéder sur place à toute constatation utile. L'autorité judiciaire est préalablement informée de leur intervention sur le lieu d'un accident.

3- Les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des enregistreurs de bord et des dispositifs techniques enregistrant des données, notamment les paramètres utiles à la compréhension des causes et circonstances de l'accident ou de l'incident, et procèdent à leur exploitation dans les conditions suivantes :

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

(ii) lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques ou, sur instruction du responsable du Bureau d'enquêtes, par les enquêteurs de première information, en présence d'un officier de police judiciaire.

4.- 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, aux prélèvements, 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 4 qu'avec l'accord du Procureur de la République ou du Juge d'instruction. Les enquêteurs techniques ne peuvent soumettre les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qui ont fait l'objet d'une saisie, à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, altérer ou détruire, qu'avec l'accord de l'autorité judiciaire.

A défaut d'accord sur le prélèvement, ils sont informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente, auxquelles ils ont le droit d'assister et d'exploiter les résultats pour les besoins de l'enquête technique.

5- 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 V sont détenus par l'autorité judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent en obtenir copie.

Toutefois, les dossiers médicaux ou les données médicales ne peuvent être communiquées qu'à un médecin rattaché au Bureau d'enquêtes ou désigné pour assister les enquêteurs techniques.

Ce médecin reçoit, à sa demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur des personnes chargés de la conduite, de l'information et du contrôle de l'aéronef impliqué dans l'accident ou l'incident ainsi que des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.

6- Lorsque sa présence ou son contrôle est requis, le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du Procureur de la République.

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

8- Tous les actes d'enquête prévus au présent article sont consignés dans des procès-verbaux établis par les enquêteurs et comportant la date et l'heure de début et de fin de l'intervention, le nom et la signature de l'enquêteur technique qui y procède, l'inventaire des débris, fluides, pièces, organes, ensembles, mécanismes ou documents retenus ou vérifiés et, le cas échéant, les observations de la personne qui en avait la garde, et tout autre renseignement requis par les dispositions établies par voie réglementaire.

Article XII.2.9 : Diffusion et traitement des informations et des rapports d'enquête

1.- Tous les membres du bureau d'enquêtes, y compris les enquêteurs de première information, ainsi que tous les experts et représentants participant à l'enquête sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues par le Code Pénal.

2.- Par dérogation aux dispositions du 1 du présent article, le responsable du Bureau d'enquêtes est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un accident ou un incident :

a) aux autorités administratives chargées de la sécurité de l'aviation civile, notamment au Directeur Général de l'AGAC ;

b) aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transport aérien ou de leurs équipements ;

c) aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des infrastructures ou des matériels de transport aérien ;

d) aux personnes physiques et morales chargées de la formation des personnels de l'aéronautique civile.

En outre, le responsable du Bureau d'enquêtes est habilité, dans le cadre de sa mission, à rendre publiques des informations à caractère technique sur les constatations faites par les enquêteurs, le déroulement de l'enquête technique et, éventuellement, ses conclusions provisoires.

3.- Sur autorisation du Procureur de la République ou du Juge d'instruction, des éléments des procédures judiciaires en cours permettant de réaliser des recherches ou enquêtes scientifiques ou techniques, destinées notamment à prévenir la survenance d'accidents, ou de faciliter l'indemnisation des victimes peuvent être communiqués à des autorités ou organismes habilités à cette fin, par Arrêté du Ministre de la Justice, pris, le cas échéant, après avis du ou des Ministres intéressés. Les agents relevant de ces autorités ou organismes qui reçoivent ces informations sont tenus au secret professionnel.

4.- Les informations ou documents relevant du secret de l'enquête ou de l'instruction judiciaires peuvent être communiqués aux enquêteurs techniques avec l'accord du Procureur de la République.

5- En cours d'enquête technique, le Bureau d'enquêtes peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en oeuvre immédiate est de nature à prévenir un accident ou un incident.

6- Au terme de l'enquête technique, le Bureau d'enquêtes rend public un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou incident.

Ce rapport préserve l'anonymat des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident grave. Il ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaire à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident et à la compréhension des recommandations de sécurité.

Avant que le rapport ne soit rendu public, le Bureau d'enquêtes peut recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés. Ceux-ci sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

7- Les Autorités Guinéennes adoptent dans les plus brefs délais les mesures correctrices résultant des recommandations de sécurité émises par le Bureau d'enquêtes. Toute différence entre 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 dans les conditions prévues à l'article XII.2.10.

8- La divulgation des enregistrements des conversations dans le poste de pilotage (CVR) et les transcriptions de ces enregistrements, ainsi que des dossiers d'enquête à d'autres fins que celles de l'enquête sur l'accident ou l'incident grave est interdite.

Article XII.2.10 : rapport annuel sur la sécurité aérienne

Le Ministre chargé de l'aviation civile publie un rapport annuel en matière de sécurité, contenant des informations sur les types d'accidents, d'incidents et d'événements recensés, ainsi que les informations prévues au deuxième alinéa du 7 de l'article XII.2.9.

TITRE XIII- DISPOSITIONS PENALES, MESURES DE POLICE, SANCTIONS ADMINISTRATIVES

CHAPITRE XIII-1 : CONSTATATION DES INFRACTIONS, JURIDICTION

Article XIII.1.1 : Constatation des infractions

Sans préjudice de la compétence reconnue à d'autres fonctionnaires et agents de l'Etat par les lois et règlements en vigueur, les infractions prévues par les dispositions du chapitre XIII-2 du présent titre et des textes pris pour son application sont constatées par des procès-verbaux dressés, outre par les officiers de police judiciaire, par les inspecteurs de l'AGAC, commissionnés à cet effet et assermentés dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Peuvent également procéder à la constatation des infractions aux dispositions relatives à la circulation aérienne, dans les conditions prévues au premier alinéa du présent article, les personnels navigants effectuant des contrôles en vol pour le compte de l'administration.

Les procès-verbaux constatant les infractions sont transmis sans délai au Procureur de la République. Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

Copie des procès-verbaux est adressée au Directeur Général de l'AGAC. Celui-ci peut adresser au Ministère public son avis sur la gravité des faits relevés et présenter des observations devant la juridiction saisie des poursuites.

Copie des jugements rendus par les tribunaux est adressée par les parquets compétents à l'AGAC.

Article XIII.1.2 : Juridiction

Les actes accomplis et les faits survenus à bord d'un aéronef en vol immatriculés sur le territoire guinéen sont réputés survenus en territoire guinéen, et régis par la Loi de l'Etat Guinéen à moins qu'il n'en soit disposé autrement conformément aux Conventions Internationales en vigueur auxquelles l'Etat Guinéen est partie.

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

CHAPITRE XIII-2 : INFRACTIONS ET SANCTIONS PENALES - MESURES DE POLICE - SANCTIONS ADMINISTRATIVES

Article XIII.2.1 : Responsabilité des personnes morales

Les personnes morales peuvent être tenues pour responsables des infractions aux dispositions du présent Code lorsque ces infractions ont été commises par une personne exerçant un pouvoir de direction ou de contrôle en leur sein, agissant soit individuellement, soit en tant que membre d'un organe de la personne morale, en vertu :

- d'un mandat de représentation morale ;
- d'un pouvoir de prendre des décisions au nom de la personne morale, ou
- d'un pouvoir d'exercer un contrôle au sein de la personne morale.

Les personnes morales peuvent être tenues pour responsables lorsque le défaut de surveillance ou de contrôle de la part d'une personne visée à l'alinéa précédent a rendu possible la commission d'une infraction par une personne soumise à leur autorité.

La responsabilité des personnes morales en vertu des alinéas précédents n'exclut pas des poursuites pénales contre les personnes physiques auteurs, indicateurs ou complices des infractions visées par le présent Code.

En cas de poursuites pour infraction aux dispositions du présent Code, l'infraction commise par un employé ou un agent est réputée commise par la personne morale employeur, que l'employé ou l'agent soit identifié ou non ou qu'il ait été poursuivi ou non pour l'infraction, à moins que la personne morale n'établisse que l'infraction a été commise à son insu ou sans son consentement et qu'il a exercé toute la diligence requise en matière de surveillance ou de contrôle pour empêcher sa commission.

L'incitation à commettre de manière intentionnelle un acte visé par le présent Code ou de s'en rendre complice est passible des mêmes sanctions en tant qu'infraction pénale.

Section 1 - Aéronefs et circulation des aéronefs**Sous-section 1 - Infractions et sanctions pénales****Article XIII.2.2 : Identification et circulation d'un aéronef**

Est puni d'une peine d'emprisonnement de six (06) mois à cinq(5) ans et d'une amende de quarante-deux millions (42.000.000) de francs guinéens à quatre cent vingt millions(420.000.000) de francs guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement, l'exploitant technique, le propriétaire et, le cas échéant, l'exploitant commercial qui a :

- mis ou laissé en service un aéronef sans avoir obtenu un certificat d'immatriculation, un document de navigabilité ou un certificat de limitation de nuisance lorsque ceux-ci sont exigibles;
- mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prescrites par le présent Code ou qui aura apposé ou fait apposer des marques non conformes à celles portées sur le certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques réglementaires ;
- mis ou laissé un aéronef en service alors que le certificat d'immatriculation, le document de navigabilité ou le certificat de limitation de nuisance ont cessé d'être valides, lorsque ceux-ci sont exigibles ;
- fait ou laissé circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment tant aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qu'aux règles relatives au maintien en validité de ce document ;
- fait ou laissé 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 ;
- enfreint aux règles relatives à l'interception des aéronefs.

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

Est puni des mêmes peines le pilote qui conduit sciemment un aéronef dans les conditions prévues au présent article.

Article XIII.2.3 : Absence du permis d'exploitation aérienne

Est puni d'une peine d'emprisonnement de six(6) mois à cinq(5) ans et d'une amende de quarante-deux millions(42.000.000) de francs guinéens à quatre cent vingt millions(420.000.000) de francs guinéens, le fait d'exploiter un aéronef en l'absence du permis d'exploitation aérienne exigé en application de l'article VII.2.3, en cours de validité à la date du transport concerné, ou dans des conditions non conformes à celles fixées par ce permis.

Article XIII.2.4 : Infractions commises par le pilote aux règles de conduite de l'aéronef et de la circulation aérienne

Est puni d'une peine d'emprisonnement de six(6) mois à cinq(5) ans et d'une amende de quarante-deux millions(42.000.000) de francs guinéens à quatre cent vingt millions(420.000.000) de francs guinéens ou de l'une de ces deux peines seulement, le pilote qui :

- a) conduit un aéronef sans obtenir les titres aéronautiques en état de validité exigés par la réglementation de la circulation aérienne ;
- b) détruit ou soustrait un document de bord exigé par la réglementation aérienne ou porte sur ce document des indications sciemment inexactes ;
- c) enfreint les dispositions de la réglementation de la circulation aérienne relatives aux conditions d'atterrissage et de décollage ;
- d) par maladresse ou négligence, a survolé une zone interdite de survol du territoire guinéen ;
- e) s'est sciemment engagé ou maintenu au-dessus d'une zone interdite de survol ou qui ne s'est pas conformé aux prescriptions prévues à l'article III.2.3 ;

Article XIII.2.5: Transport et utilisation à bord de certains biens, équipements, animaux infectés et cultures microbiennes

1- Est puni d'une peine d'emprisonnement de six(6) mois à cinq(5) ans et d'une amende de quarante-deux millions(42.000.000) de francs guinéens à quatre cent vingt millions(420.000.000) de francs guinéens ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque transporte par aéronef sans autorisation spéciale, des explosifs, armes et munitions de guerre, des marchandises dangereuses, *des cultures microbiennes, de petits animaux infectés ou dangereux.*

2.- Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente(30) jours à un (1) an et d'une amende de quatorze millions (14.000.000) de francs guinéens à cent quarante millions(140.000.000) de francs guinéens ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

- a) transporte par aéronef sans autorisation spéciale des pigeons voyageurs ou des objets de correspondance y compris ceux qui relèvent du 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 XIII.2.6: Récidive

Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents commet une autre infraction prévue aux mêmes articles 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 peuvent être élevées jusqu'au double.

Article XIII.2.7: Acrobaties aériennes, spectacles publics, épreuves sportives

Sont punis d'une amende de quarante-deux millions de francs guinéens (42.000.000) et quatre cent vingt millions de francs guinéens et peuvent l'être, en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de cinq(5) à six(6) ans, 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 XIII.2.8: Interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef

L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef peut être prononcée par le jugement ou l'arrêt pour une durée de trois mois ou trois (03) ans contre le membre d'équipage condamné, en vertu des dispositions de l'article XIII.2.4.

En cas de récidive de l'un des délits prévus par l'article XIII.2.4, la durée de l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef peut être portée au double.

Les brevets, licences et certificats dont seraient porteurs les membres d'équipage 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(5) jours qui suivent la date à laquelle la condamnation est devenue définitive.

En cas de non-respect des dispositions du quatrième alinéa du présent article, les personnes visées audit alinéa sont punies d'une amende de quarante-deux millions (42.000.000) de francs guinéens et d'un an d'emprisonnement ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice des peines prévues à l'article XIII.2.4, au cas où elles conduiraient ou participeraient à la conduite d'un aéronef pendant la période d'interdiction, et sans possibilité de confusion entre ces deux (02) catégories de peines.

Article XIII.2.9: Jets volontaires et inutiles d'objets depuis un aéronef en évolution

Sans préjudice des peines plus fortes qui peuvent être encourues en cas de délit ou de crime, tous jets volontaires et inutiles, depuis un aéronef en évolution, d'objets ou de marchandises susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface sont punis d'une amende de quatorze millions (14.000.000) de francs guinéens à cent quarante millions (140.000.000) de francs guinéens et d'une peine d'emprisonnement de trente (30) jours à un(1) an ou de l'une de ces deux peines seulement, même si ces jets n'ont causé aucun dommage.

Article XIII.2.10: Délit de fuite

Tout commandant de bord d'un aéronef qui, sachant que celui-ci vient de causer un accident à la surface, n'a pas averti sans délai les autorités de l'aérodrome le plus proche avec lequel il pouvait entrer en communication et n'a pas fait atterrir l'aéronef sur cet aérodrome, et a ainsi tenter d'échapper à la responsabilité pénale et civile susceptible d'être mise à sa charge, est puni des peines prévues par le Code Pénal réprimant le délit de fuite, sauf lorsqu'il est établi que l'arrêt de l'aéronef aurait compromis la sécurité des passagers.

Article XIII.2.11: Infractions portant atteinte aux droits des créanciers

Sans préjudice des peines plus graves, s'il ya lieu, est puni d'une amende de dix millions de francs guinéens (10.000.000) à cinquante millions de francs guinéens (50.000.000) et d'un emprisonnement de trois (3) à cinq (5) ans, ou plus, le fait de détruire ou de détourner ou de tenter de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevés d'une hypothèque régulièrement inscrite.

Les personnes physiques coupables de l'un des délits prévus au premier alinéa du présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :

- a) l'interdiction des droits civiques, civils et de famille, suivant les modalités prévues par le Code Pénal ;
- b) l'interdiction, soit d'exercer une fonction publique ou d'exercer l'activité professionnelle dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, soit d'exercer une profession commerciale ou industrielle, de diriger, d'administrer, de gérer ou de contrôler à un titre quelconque, directement ou indirectement, pour son propre compte ou pour le compte d'autrui, une entreprise commerciale ou industrielle ou une société commerciale. L'interdiction est soit définitive, soit temporaire ; dans ce dernier cas, elle ne peut excéder une durée de cinq (5) ans ;
- c) la fermeture pour une durée de cinq (5) ans au plus des établissements ou de l'un ou de plusieurs des établissements de l'entreprise ayant servi à commettre les faits incriminés ;
- d) l'exclusion des marchés publics pour une durée de cinq (5) ans au plus ;
- e) la confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit, à l'exception des objets susceptibles de restitution ;
- f) l'affichage de la décision prononcée dans les conditions prévues par le Code Pénal.

Sont punies des mêmes peines que celles prévues au présent article toutes manoeuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie.

Article XIII.2.12: Infractions portant atteinte à la réglementation douanière

Les dispositions de Loi relatives à la répression des infractions à la Réglementation douanière sont applicables aux marchandises importées ou exportées par aéronef sous un régime douanier quelconque.

Tous déchargements et jets de marchandises non autorisés, autres que ceux indispensables au salut de l'aéronef, sont sanctionnés par les peines édictées par la réglementation douanière en matière de contrebande.

Sous-section 2- Mesures de police, sanctions administratives

Article XIII.2.13: Immatriculation des aéronefs

L'aéronef dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation peut être retenu par l'AGAC. L'exploitant technique ou, le cas échéant, l'exploitant commercial ou le propriétaire, demeurent responsables de la garde de l'aéronef.

Article XIII.2.14: Circulation aérienne

- 1- L'AGAC peut retenir tout aéronef guinéen ou étranger dont le pilote a commis une infraction aux dispositions du présent Code.
- 2- L'aéronef dont le document de navigabilité ne peut pas être produit peut être retenu par l'AGAC. L'exploitant technique ou, le cas échéant, l'exploitant commercial ou le propriétaire, demeurent responsables de la garde de l'aéronef.

3- Le Procureur de la République, le Juge d'Instruction, les Officiers de Police Judiciaire, les Inspecteurs de l'AGAC commissionnés à cet effet et les agents des douanes ont le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les marchandises dangereuses, les pigeons voyageurs, les appareils de photographie, les clichés et les correspondances postales, ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radiotéléphoniques se trouvant à bord sans l'autorisation spéciale prévue par les règlements.

Ces mêmes autorités peuvent saisir les pigeons voyageurs, les appareils photographiques et les clichés qui se trouvent à bord d'aéronefs autorisés à transporter ces objets dans le cas où ces aéronefs seraient passés au-dessus des zones interdites.

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

Section 2- Aérodrômes- sûreté

Sous-section 1- Infractions et sanctions pénales

Article XIII.2.15 : Servitudes aéronautiques

1- Les infractions aux dispositions régissant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies d'une amende de quatorze millions (14.000.000) de francs guinéens à cent quarante millions (140.000.000) de francs guinéens.

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 trente (30) jours à un (1) an ou de l'une de ces deux peines seulement.

2- Sur réquisition du Ministère Public agissant à la demande du Ministère chargé de l'aviation civile ou de la défense, le tribunal saisi aux fins de poursuite impartit aux personnes qui contreviennent aux dispositions du 1 du présent article un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage, sous peine d'une astreinte de sept millions (7.000.000) de francs guinéens par jour de retard.

Dans le cas où ce délai n'est pas respecté, l'astreinte court à compter de l'expiration du délai impartit par le tribunal et jusqu'au jour où la situation est régularisée. Au-delà de six (6) mois après l'expiration du délai, le tribunal, sur réquisition du ministère public, peut relever le montant de l'astreinte même au-delà du montant maximum prévu au présent article.

Lorsque la situation a été régularisée, si le redevable établit qu'il a été empêché de respecter le délai qui lui avait été impartit par une circonstance indépendante de sa volonté, le tribunal peut autoriser le reversement d'une partie des astreintes.

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.

Les astreintes sont recouvrées par les comptables du Trésor, sur réquisition du Ministère intéressé ou de son représentant.

Article XIII. 2.16: Protection des aérodrômes et des installations à usage aéronautique

1.- Sans préjudice, le cas échéant, de l'application des dispositions du Code Pénal réprimant les destructions, dégradations et dommages aux biens, est puni d'un emprisonnement de cinq (5) à vingt (20) ans et d'une amende de cinquante millions (50.000.000) de francs guinéens à cent millions (100.000.000) de francs guinéens 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, par quelque moyen que ce soit, le fonctionnement de ces installations ou services ;
- c) détruit ou endommage un aéronef dans l'emprise d'un aéroport ;
- d) entrave, de quelque manière que ce soit, la navigation ou la circulation des aéronefs ;

e) interrompt, à l'aide d'un dispositif matériel, d'une substance ou d'une arme, 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 (10) à vingt (20) 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 ya lieu, de l'application des dispositions du Code Pénal réprimant les atteintes volontaires à la vie.

2- Pour l'application du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 24 Février 1988, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 Septembre 1971, toute personne qui s'est rendue coupable, hors du territoire de la République de Guinée, de l'une des infractions prévues par ledit protocole ou de la tentative de l'une de ces infractions peut être poursuivie et jugée par les juridictions guinéennes, si elle se trouve en Guinée et que l'Etat guinéen ne l'extrade pas conformément à l'article 8 de la Convention.

Article XIII.2.17: Violence envers les agents préposés à la garde ou au fonctionnement des aérodromes

L'attaque ou la résistance avec violence et voies de fait envers les agents préposés à la garde ou au fonctionnement des aérodromes ou installations à usage aéronautique, dans l'exercice de leurs fonctions, est puni des peines prévues aux articles 221 à 230 du Code Pénal relatifs à la rébellion.

Article XIII.2.18 : Occupation de l'emprise par des bestiaux, bêtes de trait, de charge

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 de cinq millions (5.000.000) de francs guinéens à huit millions de francs guinéens (8.000.000) et peut, en outre ; être déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

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 XIII.2.19 : Juridiction compétente

Les infractions aux dispositions relatives aux aérodromes et aux installations à usage aéronautique sont poursuivies devant les juridictions judiciaires de droit commun, sous réserve de la compétence des juridictions militaires.

Article XIII.2.20 : 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 trente (30) jours à un (1) an d'emprisonnement et d'une amende de quatorze millions de francs guinéens (14.000.000) à cent quarante millions de francs guinéens (140.000.000) ou de l'une de ces deux peines seulement.

Sous-section 2- Mesures de police

Article XIII.2.21 : Dégradations ou travaux susceptibles d'entraver ou de porter atteinte à la sécurité

Sur un aérodrome ou dans les 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, 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 des installations 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, le gestionnaire de l'aérodrome ou des installations peut procéder d'office à l'exécution des travaux de remise en état des lieux aux frais des contrevenants.

Article XIII.2.22 : Enlèvement d'un aéronef ou de tous objets qui encombrant une piste, une bande, une voie de circulation, une aire

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.

Dans les cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement, le gestionnaire de l'aérodrome ou le responsable de la circulation aérienne sur l'aérodrome 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 les mêmes responsables dans le cas où 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 gardien.

Section 3- Services aériens

Sous section 1- Infractions et sanctions pénales-Transport aérien

Article XIII.2.23 : Capture illicite d'aéronefs

1- Est puni d'une peine d'emprisonnement de vingt (20) ans toute personne qui s'empare ou prend le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef à bord duquel des personnes ont pris place.

Lorsque l'infraction est commise en bande organisée, la peine d'emprisonnement est portée à trente (30) ans.

L'infraction est punie de la réclusion criminelle à perpétuité lorsqu'elle est accompagnée de tortures ou d'actes de barbarie ou s'il en est résulté la mort d'une ou de plusieurs personnes.

2- Pour l'application de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à la Haye le 16 Décembre 1970, les Juridictions Guinéennes sont compétentes pour connaître des infractions prévues par ladite Convention :

- si elles sont commises à bord d'un aéronef immatriculé en Guinée ;

- si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur le territoire guinéen avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord ;

- si l'infraction est commise à bord d'un aéronef loué sans équipage par une personne qui a son siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente sur le territoire guinéen ;

- dans le cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur le territoire guinéen et que l'Etat Guinéen ne l'extrade pas conformément à l'article 8 de la convention.

Article XIII.2.24 : Actes de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol

1.- Est punie d'une peine d'emprisonnement de cinq (5) à vingt (20) ans et d'une amende de cinquante millions (50.000.000) à cent millions de francs guinéens (100.000.000) toute personne qui illicitement et intentionnellement :

(a) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;

(b) détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;

(c) place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;

(d) détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ;

(e) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol.

Est punie des mêmes peines toute personne qui tente de commettre l'une des infractions énumérées au premier alinéa du présent article ainsi que le complice de la personne qui commet ou tente de commettre l'une de ces infractions.

Les infractions prévues au premier alinéa du présent 1 sont punies de la réclusion criminelle à perpétuité s'il en est résulté la mort d'une ou de plusieurs personnes.

2.- Aux fins du présent article :

(a) un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement ; en cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord ;

(b) un aéronef est considéré comme étant en service depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre (24) heures suivant tout atterrissage, la période de service s'étend en tout état de cause à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol au sens de l'alinéa (a) du présent paragraphe.

3.- Pour l'application de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 Septembre 1971, les Juridictions Guinéennes sont compétentes pour connaître des infractions prévues au 1 du présent article, dans le champ d'application de ladite convention:

(a) si l'infraction est commise sur le territoire de l'Etat guinéen ;

(b) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef immatriculé en Guinée ;

(c) si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur le territoire guinéen avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord ;

(d) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente en Guinée.

Les juridictions guinéennes sont également compétentes pour connaître des infractions prévues aux (a), (b) et (c) du premier alinéa du 1 du présent article, ainsi qu'au deuxième alinéa du 1 du présent article, dans le cas où l'auteur présumé de l'une d'elles se trouve sur le territoire guinéen et où l'Etat guinéen ne l'extrade pas conformément à l'article 8 de la convention.

Article XIII.2.25 : Violences commises dans un aéronef ou dans un lieu destiné à l'accès à un aéronef

Lorsque des violences sont commises dans un aéronef ou dans un lieu destiné à l'accès à un aéronef, la sanction est celle prévue par les articles 295 à 304 du Code Pénal.

Lorsque l'auteur de l'un des délits mentionnés au premier alinéa se trouve hors d'état de justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire guinéen, le ou les bagages ainsi que le contrat de transport de la personne peuvent être retenus par l'officier ou l'agent de police judiciaire, jusqu'au versement d'une consignation dont le montant ne peut excéder deux millions de francs guinéens (2.000.000). La décision imposant le paiement d'une consignation est prise par le Procureur de la République, qui est tenu de statuer dans le délai de la garde à vue si la personne fait l'objet de cette mesure ou, à défaut, dans un délai de quatre (4) heures à compter soit de la constatation du délit si celui-ci a été commis dans un lieu destiné à l'accès à un aéronef, soit de l'arrivée des passagers si le délit a été commis dans un aéronef.

La consignation est versée à l'Officier de Police Judiciaire porteur d'un carnet de quittances à souche.

Article XIII.2.26 : Absence de justification de la présence à bord d'un aéronef

Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente (30) jours à un (1) an et d'une amende de quatorze millions (14.000.000) de francs guinéens à cent quarante millions (140.000.000) de francs guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque 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.

Article XIII.2.27 : Actes illicites à bord d'un aéronef

Est punie d'une peine d'emprisonnement de trente (30) jours à six (6) mois et d'une amende de sept millions (7.000.000) de francs guinéens à soixante-dix millions (70.000.000) de francs guinéens, 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) 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 ou la discipline à bord ;

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

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

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

Sous-section 2: Mesures de police, sanctions administratives

Article XIII.2.28 : Entreprises de transport et de travail aérien
Lorsqu'une activité de transport aérien ou 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.

Les conditions d'application du premier alinéa sont déterminées par voie réglementaire.

Section 4: Personnels de l'aviation civile Sous-section I- Infractions et sanctions pénales

Article XIII.2.29: Conduite d'un aéronef sans brevet ou licence

Est puni d'un emprisonnement de trente (30) jours à un (1) an et d'une amende de quatorze millions de francs guinéens (14.000.000) à cent quarante millions de francs guinéens (140.000.000) le fait de conduire un aéronef sans être titulaire d'un brevet ou d'une licence.

Article XIII.2.30: Infractions aux règles d'exercice des emplois du personnel navigant professionnel

Est punie d'une peine d'emprisonnement de trente (30) jours à un (1) an et d'une amende de quatorze millions (14.000.000) de francs guinéens à cent quarante millions (140.000.000) de francs guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui exerce Un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en infraction aux dispositions du chapitre IX.2 du présent Code.

Est puni de la même peine le responsable de toute entreprise qui confie un de ces emplois à une personne ne remplissant les conditions exigées au même chapitre.

Section 5- Accidents et incidents d'aviation civile, enquête technique Sous-section I- Infractions et sanctions pénales

Article XIII.2.31: Compte rendu d'accident ou d'incident et d'événement

Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente (30) jours à trois (3) ans et d'une amende de quatorze millions (14.000.000) de francs guinéens à cent quarante millions (140.000.000) de francs guinéens, ou de l'une de ces deux peines seulement le fait, pour les personnes qui, de par leurs fonctions, sont appelées à connaître d'un accident ou d'un incident grave d'aviation civile, de ne pas en rendre compte dans les conditions définies à l'article XII.1.2 du présent Code.

Article XIII.2.32: Entrave à l'action du Bureau d'enquêtes

Est puni des mêmes peines que celles prévues à l'article XIII.2.31 le fait d'entraver l'action du Bureau d'enquêtes :

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

b) soit en refusant de communiquer à ces mêmes enquêteurs les enregistrements, les matériels, les informations et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître.

Article XIII.2.33: Responsabilité des personnes morales

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement des infractions définies à la présente sous-section. Les peines encourues par les personnes morales sont :

a) une amende de cinq millions (5.000.000) de francs guinéens à cinquante millions de francs guinéens (50.000.000) ;

b) une ou plusieurs des peines suivantes :

- l'interdiction, à titre définitif ou pour une durée de cinq (5) ans au plus, d'exercer directement une ou plusieurs activités professionnelles dans le cadre de laquelle ou desquelles l'infraction a été commise ;

- la fermeture définitive ou pour une durée de cinq (5) ans au plus des établissements ou de l'un ou de plusieurs établissements de l'entreprise ayant servi à commettre les faits incriminés ;

- l'exclusion des marchés publics à titre définitif ou pour une durée de cinq (5) ans au plus ;

- l'affichage de la décision prononcée dans les conditions prévues par le Code Pénal ou la diffusion de celle-ci par voie de presse.

Article XIII.2.34 : Infractions liées aux documents dont la délivrance incombe à l'AGAC

La falsification, la reproduction non autorisée, l'usage indu, la contrefaçon des documents dont la délivrance incombe à l'AGAC sont traités conformément aux dispositions du Code Pénal relatives aux faux commis sur certains Documents Administratifs.

TITRE XIV- DISPOSITIONS FINALES

Chapitre XIV-1 : CHAPITRE UNIQUE

Les modalités d'application des dispositions de la présente Loi sont fixées par Décret.

Le présent Code abroge toutes les dispositions antérieures contraires et, sans limiter la généralité de ce qui précède, la Loi L/2013/063/CNT du 05 Novembre 2013, portant Code de l'Aviation Civile de la République de Guinée et entre en vigueur 'au jour de sa promulgation.

Article 2 : La présente Loi qui prend effet à compter de la date de sa promulgation, sera enregistrée et publiée au Journal Officiel de la République et exécutée comme Loi de l'Etat.

Conakry, le 15 Mai 2018

Le Secrétaire de Séance

Le Président de Séance

Bakary DIAKITE

Claude Kory KONDIANO

DECRET D/2018/233/PRG/SGG DU 25 SEPTEMBRE 2018, PORTANT PROMULGATION DE LA LOI L/2018/048/AN DU 15 MAI 2018.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Vu la Constitution ;

DECRETE:

Article 1er: Est promulguée la Loi L/2018/048/AN du 15 Mai 2018, portant Amendement de la Loi L/2013/063/CNT du 05 Novembre 2013, portant Code de l'Aviation Civile de la République de Guinée.

Article 2 : Le présent Décret qui prend effet à compter de sa date de signature, sera enregistré et publié au Journal Officiel de la République.

Conakry, le 25 Septembre 2018

Prof. Alpha CONDE



**MESSAGE DU SECRETARIAT
GENERAL DU GOUVERNEMENT**



MESDAMES ET MESSIEURS DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES, LES REPRESENTANTS(TES) DES INSTITUTIONS INTERNATIONALES, LES CHEFS DES MISSIONS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES ACCREDITEES EN GUINEE, LES DIRECTEURS(TRICES) GENERAUX DES BANQUES ET ASSURANCES, LES MAGISTRATS, LES NOTAIRES , LES AVOCATS, LES COMMISSAIRES PRISEURS, LES HUISSIERS DE JUSTICE, LES EXPERTS GEOMETRES, LES OPERATEURS ECONOMIQUES, LES COMMERÇANTS(TES), LES COMPAGNIES MINIERES ET INDUSTRIELLES, LES SOCIETES ET LES PARTICULIERS.

Mesdames et Messieurs,

Il paraît opportun de porter à votre connaissance, que le Secrétariat Général du Gouvernement a pris toutes les dispositions nécessaires pour inscrire le Journal Officiel parmi ses priorités, afin d'assurer la régularité de sa parution.

Il est important de rappeler que le Journal Officiel consacre la solennité des textes légaux.

En effet, le Code Civil Guinéen en ses articles 1 et 3 dispose :

« Les Lois sont exécutoires sur toute l'étendue du territoire de la République de Guinée en vertu de la promulgation qui en est faite par le Président de la République. Elles seront exécutées dans chaque partie de la République après leur publication »

« La publication est l'opération qui porte la loi à la connaissance du public. Elle se fait au moyen d'une insertion au Journal Officiel ».

Mesdames et Messieurs,

La Loi n'est opposable aux tiers que lorsqu'elle est publiée au Journal officiel de la République.

Par conséquent, le Secrétariat Général du Gouvernement vous demande de bien vouloir apporter votre soutien au Journal Officiel de la République, en vous y abonnant massivement.

**LE SECRETARIAT GENERAL DU
GOUVERNEMENT**



SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

Direction du Journal Officiel de la République.

Ex-Bâtiment de la DACO, à côté du Haut Commandement de la Gendarmerie Nationale

Rue KA 003, Angle Rue KA 022 Quartier Boulbinet - Commune de Kaloum

BP: 263 CONAKRY - Tél.: (224) 625 25 28 99 / 620 79 26 23

SITE WEB: www.sgg.gov.gn

ABONNEMENTS ET ANNONCES:

Les demandes d'abonnements et annonces doivent être adressées au SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT BP: 263 CONAKRY (avec la mention Direction du Journal Officiel de la République)

Les annonces devront parvenir au S.G.G. au plus tard le 20 de chaque mois pour publication dans le numéro du mois.

Les abonnements et annonces sont payables d'avance à l'ordre du Journal Officiel de la République, exclusivement par chèque barré certifié visé ou par virement bancaire au compte n°201 1000148/PGT-Dépôt Services Publics -BCRG Conakry.

Prix du numéro double : 50.000 GNF
Année antérieure Double : 60.000 GNF
PRIX DES INSERTIONS, ANNONCES & AVIS
La ligne : 50.000 GNF

ABONNEMENTS 1 an

| | |
|------------------|---------------|
| 1. Guinée | |
| - Sans Livraison | 500.000 GNF |
| 2. Autres Pays | |
| - Livraison | 1.000.000 GNF |

Imprimerie NIK - Tél.Cell:(224) 631 21.89.06 - BP: 1932 Conakry

Dépôt légal - N° Spécial Octobre 2018