

# REPUBLIQUE DU BURUNDI



## CABINET DU PRESIDENT

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

#### LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Vu la Constitution de la République du Burundi;

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

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

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

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

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

Le Conseil des Ministres ayant délibéré ;

L'Assemblée Nationale et le Sénat ayant adopté ;

**PROMULGUE :**

A handwritten mark consisting of a stylized 'M' or similar symbol.

A handwritten signature, possibly 'EP'.

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

### **Article 1: De l'objet**

1. La présente loi établit:

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

### **Article 2: Des définitions**

Dans la présente loi, sauf disposition contraire :

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

- Convention de Chicago ou Convention désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, aux Etats-Unis d'Amérique le 7 décembre 1944, en vigueur depuis le 4 avril 1947.  
Les articles de la Convention de Chicago régissent les actions des Etats contractants en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile internationale directement et à travers les annexes à la Convention, qui mettent en application les normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale(OACI).
- Directeur désigne un responsable à la tête d'une Direction de l'Autorité ;
- Directeur Général désigne le Directeur Général de l'Autorité ;
- installations de routes et voies aériennes désigne les installations destinées à assurer la sécurité de la navigation des aéronefs dans l'espace aérien par :
  - des aides à la navigation le long des routes et voies aériennes ;
  - des aides visuelles et non visuelles pour la phase d'approche et d'atterrissage sur les aéroports ;
  - des services de communication ;
  - des services météorologiques ;
  - des services et des installations de contrôle du trafic aérien ;
  - des services et installations de vol.
- intervenants désigne toutes les personnes physiques ou morales dont les activités peuvent, directement ou indirectement, influencer sur la sécurité de l'aviation civile ;
- Ministre désigne le Ministre en poste, ayant l'aviation civile dans ses attributions ;
- permis pour les services aériens internationaux » désigne une autorisation délivrée par le Ministre à un exploitant aérien pour l'exercice du transport aérien public selon les mentions figurant dans le permis, au vu de ses garanties financières et morales et à condition d'avoir un certificat d'exploitant aérien en cours de validité.
- personne désigne toute personne physique, entreprise, société de personnes, personne morale, société, association, association de capitaux ou organisme politique et inclut tout fiduciaire, administrateur, syndic ou autre représentant similaire de ces entités ;

M

Bp

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

M

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

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

### **Article 3 : De l'autonomie de l'Autorité**

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

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

### **Article 4 : Des objectifs de l'Autorité**

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

### **Article 5 : Des fonctions de l'Autorité**

L'Autorité est chargée de :

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

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

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

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

## **Article 6 : Des pouvoirs de l'Autorité**

1° L'Autorité a compétence sur :

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



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

2° L'Autorité a aussi les pouvoirs de:

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

### **Article 7 : De l'organisation de l'Autorité**

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

### **Article 8 : Des responsabilités du Directeur Général**

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

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

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

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

facilitation du transport aérien.

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

### **Article 9 : Du financement de l'Autorité**

Les ressources de l'Autorité sont constituées par:

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

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

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

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

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





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

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

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

## **CHAPITRE III : DE LA REGLEMENTATION DE L'AVIATION CIVILE**

### **Article 11 : Des règlements**

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

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

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

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

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

### **Article 12 : De la notification des différences**

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

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

### **Article 13 : Des normes de sécurité**

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

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

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

### **Article 14 : Du Programme National de Sécurité**

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

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

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

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

### **Article 15 : Des programmes nationaux de sûreté**

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

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

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

### **Article 16 : De l'immatriculation des aéronefs**

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

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

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

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

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

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

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

### **Article 17 : Des certificats de navigabilité**

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

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



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

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

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

### **Article 18 : Des licences du personnel**

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

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

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

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

### **Article 19 : Du certificat d'exploitant aérien**

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

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



d'exploitant aérien.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Article 22 : De la validation des licences et des certificats**

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

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

### **Article 23 : Du droit d'inspection**

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

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

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

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

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

#### **Article 24 : De l'interdiction au décollage**

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

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

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

#### **Article 25 : Du transport des marchandises dangereuses par aéronef**

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

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



## **Article 26 : Des devoirs des exploitants et de leur personnel**

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

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

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

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

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

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

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

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



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

### **Article 28 : Du comité d'arbitrage**

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

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

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

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

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

### **Article 29 : Des interdictions**

Il est interdit à toute personne :

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



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

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

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

### **Article 30 : Des enquêtes sur accidents**

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

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

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

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

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

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

