



Le Moniteur

Paraissant
du Lundi au Vendredi

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE D'HAÏTI

Directeur Général
Ronald Saint Jean

175^e Année – Spécial N° 13

PORT-AU-PRINCE

Vendredi 3 Juillet 2020

SOMMAIRE

DÉCRET

CODE DE L'AVIATION CIVILE

NUMÉRO SPÉCIAL

LIBERTÉ

ÉGALITÉ

FRATERNITÉ

RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

DÉCRET

CODE DE L'AVIATION CIVILE

JOVENEL MOÏSE

PRÉSIDENT

Vu la Constitution, notamment ses articles 8, 8-1 et 136 ;

Vu la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale ratifiée par le Décret du 4 juillet 1947 ;

Vu la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et ratifiée par le Décret du 13 décembre 1960 ;

Vu la Convention de Rome pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs du 29 mai 1933, ratifiée par le Décret du 13 décembre 1960 ;

Vu la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef signée à Genève le 19 juin 1948 et ratifiée par le Décret du 13 décembre 1960 ;

Vu la Loi du 30 janvier 1948 sur le Statut des aéronefs ;

Vu la Loi du 5 septembre 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la Loi du 10 juin 2009 fixant les règles générales relatives aux marchés publics et aux conventions de concession d'ouvrage de service public ;

Vu la Loi du 17 août 2017 portant organisation et fonctionnement de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) ;

Vu le Décret du 10 décembre 1960 précisant le statut juridique des aéronefs et fixant les conditions d'immatriculation des aéronefs haïtiens ;

Vu le Décret du 7 février 1961 réglementant l'exploitation des aérodromes ;

Vu le Décret du 7 février 1961 réglementant la circulation aérienne et définissant les conditions d'autorisation et d'exploitation des services de transport aérien, des services aériens privés et réglementant le travail aérien ;

Vu le Décret du 13 janvier 1978 complétant et unifiant la législation sur le droit de licence ;

Vu le Décret du 31 mars 1978 instituant sous l'autorité du Département des Travaux Publics, Transports et Communications, le Service de l'Aéronautique Civile (SAC) ;

Vu le Décret du 29 septembre 1980 créant l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) ;

Vu le Décret du 18 octobre 1983 organisant le Département Ministériel des Travaux Publics, Transports et Communications ;

Vu le Décret du 17 mai 2005 portant organisation de l'Administration centrale de l'État ;

Vu le Décret du 17 mai 2005 portant révision du Statut général de la Fonction publique ;

Vu le Décret du 23 novembre 2005 établissant l'organisation et le fonctionnement de la Cour Supérieure des Comptes et du Contentieux Administratif ;

Vu le Décret du 6 janvier 2016 portant sur les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et la personnalisation des documents de voyage ;

Considérant que la réglementation nationale du transport aérien est établie par un État à l'intérieur de son territoire, dans l'exercice de sa souveraineté sur ce territoire et l'espace aérien qui s'y rattache ;

Considérant que l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) recommande à tous les États membres d'établir les autorités nationales du transport aérien chargées de la réglementation de tous les aspects du transport aérien civil, notamment au point de vue administratif, technique et économique ;

Considérant que la République d'Haïti est membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ;

Considérant que la réglementation nationale des services aériens internationaux doit tenir compte des obligations internationales incombant à l'État haïtien en vertu des accords et arrangements bilatéraux et multilatéraux auxquels il est partie ;

Considérant la nécessité pour la République d'Haïti d'adopter une législation aéronautique de base conforme à ses obligations de signataire de la Convention de Chicago, selon les recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), et d'établir un Code de l'Aviation Civile ;

Considérant qu'il convient d'harmoniser l'ensemble de la législation, pour permettre à l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) d'établir la politique générale de l'État en ce qui concerne la sécurité et la sûreté de l'aviation dans sa globalité et de s'assurer de la conformité aux normes et pratiques recommandées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ;

Considérant la nécessité de doter le pays d'un Code de l'aviation civile fixant les règles applicables à l'Aviation Civile en ce qui concerne les aéronefs, les aéroports, la navigation aérienne, le personnel et l'exercice des activités dans ce domaine ;

Considérant que le Pouvoir Législatif est, pour le moment, inopérant et qu'il y a alors lieu pour le Pouvoir Exécutif de légiférer par Décret sur les objets d'intérêt public ;

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics, Transports et Communications ;

Et après délibération en Conseil des Ministres ;

DÉCRÈTE

TITRE PRÉLIMINAIRE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1^{er}.- Le présent Décret porte Code de l'Aviation Civile.

Les dispositions du présent Code fixent les règles applicables à l'Aviation Civile en ce qui concerne les aéronefs, les aéroports, la navigation aérienne, le personnel et l'exercice des activités dans ce domaine.

Les dispositions du présent Code s'appliquent à tous les aéronefs civils.

Article 2.- Le présent Code est adopté pour satisfaire aux objectifs suivants :

- 1) promouvoir et améliorer l'utilisation sûre, ordonnée et efficace de l'Aviation Civile ;
- 2) faciliter le transport aérien afin qu'il réponde aux besoins des usagers ;
- 3) promouvoir la libre concurrence et la participation de l'initiative privée ;
- 4) encourager et faciliter le développement du commerce et des échanges intérieurs et extérieurs ;
- 5) faciliter la réalisation des objectifs économiques, sociaux et culturels de la République d'Haïti et le développement de certains secteurs de services, notamment le tourisme ;
- 6) définir les règles d'utilisation de l'espace aérien, dans le cadre des conventions internationales ratifiées régissant l'Aviation Civile Internationale ;
- 7) renforcer la coopération aérienne sous toutes ses formes ;
- 8) contribuer au développement national et à la sauvegarde de tous les intérêts de la République d'Haïti, dont la souveraineté, la sécurité et la sûreté ;
- 9) répondre aux besoins des secours en cas de catastrophe.

Article 3.- La République d'Haïti possède une souveraineté pleine et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de sa partie terrestre et de sa partie maritime, tout en exerçant, sur celui-ci, sa juridiction conformément à sa législation.

Article 4.- Aux fins d'application du présent Code, on entend par :

- 1) **Accident** : événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - a) dans l'aéronef ; ou
 - b) en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ; ou
 - c) directement exposée au souffle des réacteurs ;

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres, ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès; ou

 - a) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de volet qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailerons, aux antennes, aux pneumatiques, aux freins, aux carénages ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ; ou
 - b) l'aéronef a disparu ou est complètement inaccessible.
- 2) **Accord-litige** : convention par laquelle un expéditeur, une entreprise de transport définissent à l'avance les modalités d'indemnisation du préjudice et fixent des règles particulières en matière de contestation des dommages.
- 3) **Aérodrome** : surface définie sur terre ou sur l'eau, comprenant éventuellement bâtiments, installations et matériels, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.
- 4) **Aéroport national**: partie du territoire de la République d'Haïti ouverte à la circulation aérienne publique et qui peut être utilisée à des fins commerciales par des aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées.
- 5) **Aéroport international** : aéroport désigné par l'État haïtien comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.
- 6) **Agent habilité** : agent de fret agréé par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) et mettant en place des moyens en vue d'assurer la sécurisation des expéditions par voie aérienne.
- 7) **Arme BNC** : arme bactériologique, nucléaire, chimique.
- 8) **Assurance qualité** : mise en place, dans une entreprise desservant l'aviation civile nationale ou internationale, d'un ensemble de procédures et de contrôles tendant à assurer une prestation exempte de tout défaut.
- 9) **Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN)** : organisme autonome à caractère financier et commercial, doté de la personnalité juridique, jouissant de l'autonomie administrative et financière et placé sous la tutelle du Ministre chargé des Transports, qui assure la création, l'extension, la gestion, l'exploitation, l'implantation des installations aéroportuaires et des aérodromes civils sur toute l'étendue du territoire national.

- 10) **Aviation d'affaires** : branche du transport aérien consacrée au transport de passagers à la demande contre rémunération.
- 11) **Aviation générale** : terme générique qui regroupe toutes les activités aériennes civiles autres que le transport aérien régulier ou non-régulier commercial.
- 12) **Bagages** : biens appartenant à des passagers et transportés à bord d'un aéronef en vertu d'un accord avec l'exploitant ou à des membres d'équipage.
- 13) **Blessure grave** : blessure que subit un passager ou une personne au cours d'un accident aérien et qui nécessite une hospitalisation pendant plus de quarante-huit heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou
 - a) se traduit par la fracture d'un os, exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez ; ou
 - b) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou
 - c) se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou
 - d) se traduit par des brûlures de deuxième ou de troisième degré ou par des brûlures affectant plus que 5% de la surface du corps ; ou
 - e) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.
- 14) **Blessure mortelle** : blessure que subit un passager ou une personne au cours d'un accident aérien et qui entraîne sa mort dans les trente (30) jours qui suivent la date de cet accident.
- 15) **Causes d'accident** : actes, omissions, événements ou conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à l'accident.
- 16) **Certification** : évaluation formelle et confirmation par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) ou en son nom, qu'une personne physique ou morale possède les compétences nécessaires pour exécuter les fonctions qui lui sont confiées à un niveau acceptable.
- 17) **Chargeur connu** : entreprise ou organisme qui bénéficie d'un agrément de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) pour pouvoir sécuriser une expédition de fret aérien avant sa remise à un agent habilité.
- 18) **Circulation aérienne** : ensemble des aéronefs en mouvement par leurs propres moyens, à l'aide de leur motorisation, au sol et en vol.
- 19) **Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CNSAC)** : comité présidé par le Ministre chargé des Transports, et qui veille au suivi du système de gestion de la sécurité, et de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) afin d'ajuster, au besoin, le Plan National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC).
- 20) **Contrôle de sûreté** : mesures établies permettant d'empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.
- 21) **Contrôle de sûreté des aéronefs** : inspection par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) avec concours de la Force publique si nécessaire de l'intérieur d'un aéronef auquel des passagers ont pu avoir accès ainsi que de la soute dans le but de découvrir des objets suspects, des armes, des explosifs ou tous engins dangereux.
- 22) **Déclaration d'intérêt spécial à la livraison ou déclaration de valeur** : déclaration mentionnée sur la lettre de transport aérien et figurée à la rubrique : « valeur déclarée pour le transport », ayant pour effet d'élever le plafond de l'indemnité à hauteur de la valeur stipulée, mais sans modifier en quoi que ce soit les principes en responsabilité du transporteur.

- 23) **Documents des exploitants d'aéronefs** : lettre de transport aérien, bordereaux d'expédition, billet de passage et cartes d'embarquement, documents des plans de règlement bancaire ou de règlement d'agence, billets d'excédent de bagages et de marchandises, horaires et indicateurs, devis de poids et de centrage, destinés à être utilisés par les exploitants d'aéronefs.
- 24) **Droits de tirage spéciaux (DTS)** : unité monétaire de référence adoptée par les Conventions relatives aux transports internationaux pour la détermination de l'indemnité maximale due par le transporteur aérien, en cas de contentieux, et convertie en unité monétaire nationale selon un accord-litige ou une décision justice.
- 25) **Droit de rétention** : droit reconnu à certains créanciers, qui détiennent une chose remise par leurs débiteurs, de ne pas se dessaisir de cette chose avant d'avoir obtenu paiement de leurs prestations ou fournitures.
- 26) **Enquête** : activités menées en vue de prévenir les accidents et les incidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandation de sécurité.
- 27) **Enquêteur désigné** : personne chargée, en raison de ses qualifications et de son expérience, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête.
- 28) **Enregistreur de bord** : enregistreur installé à bord d'un aéronef en vue de faciliter les enquêtes sur les accidents et les incidents.
- 29) **État de l'exploitant** : pays membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), où l'exploitant a son siège social principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.
- 30) **État d'immatriculation** : pays membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.
- 31) **Évènement** : 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 un incident grave d'aéronef tels qu'ils sont définis au présent Code.
- 32) **Expéditeur connu** : expéditeur qui envoie du fret ou de la poste pour son propre compte et dont les procédures respectent des règles et normes de sûreté communes suffisantes pour autoriser le transport de fret ou d'envois postaux à bord de tout aéronef.
- 33) **Exploitant** : personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.
- 34) **Fonctions** : tous actes des préposés et mandataires du transporteur aérien dans la limite de la tâche ou de la mission qui leur a été confiée.
- 35) **Fret aérien** : inclut la marchandise transportée normalement, les marchandises regroupées ou transbordées, les envois par coursier non accompagnés, le courrier postal, le courrier diplomatique, les provisions de la compagnie et les bagages non accompagnés expédiés comme fret à bord d'un aéronef transportant des passagers.
- 36) **Incident** : événement autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.
- 37) **Incident grave** : incident prévu à l'Annexe 13 de la Convention de Chicago ratifiée par la République d'Haïti et dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

- 38) **Lettre de transport aérien (LTA)** : document de type universel ou électronique constatant le contrat de transport aérien international ou intérieur avec les indications relatives au transport à exécuter.
- 39) **Marchandises** : tous les biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages accompagnés ou mal acheminés, transportés à bord d'un aéronef.
- 40) **Marchandises dangereuses** : matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses conformément aux « *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien* » (DOC 9284 de l'OACI), ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.
- 41) **Membre d'équipage** : personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.
- 42) **Médecin-évaluateur** : médecin nommé par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), qualifié et possédant une expérience pratique en médecine aéronautique, compétent dans l'évaluation des conditions médicales qui concernent la sécurité des vols, qui effectue des audits des attestations médicales des médecins-examineurs.
- 43) **Médecin-examineur** : médecin qualifié, admis à l'exercice légal de la médecine aéronautique, désigné par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) pour procéder aux examens médicaux d'aptitude des candidats en vue de la délivrance ou du renouvellement des licences ou des qualifications.
- 44) **Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)** : organisme autonome à caractère administratif et scientifique, doté de la personnalité juridique, jouissant de l'autonomie administrative et financière et placé sous la tutelle du Ministre chargé des Transports, qui est chargé de la mise en œuvre de la politique de l'État haïtien en matière d'aviation civile. L'OFNAC est l'autorité de l'aviation civile de la République d'Haïti.
- 45) **Passager indiscipliné** : personne qui, à bord d'un aéronef civil, entre le moment où les portes de l'aéronef sont verrouillées avant le décollage et celui où elles sont ouvertes après l'atterrissage, intentionnellement :
- a) assaille, intimide, menace ou commet une grave imprudence qui perturbe le bon ordre ou la sécurité des personnes ou des biens ;
 - b) assaille, intimide, menace ou gêne l'équipage de conduite dans l'exercice de ses fonctions ou l'empêche de s'en acquitter ;
 - c) commet une grave imprudence ou endommage un aéronef, son équipement ou des structures et matériel qui lui sont accessoires, en perturbant ainsi le bon ordre ou la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants ;
 - d) donne de faux renseignements mettant ainsi en danger un aéronef en vol ;
 - e) ne suit pas les ordres ou instructions licites donnés pour assurer l'exploitation sûre, ordonnée et efficace de l'aéronef.
- 46) **Pilote commandant de bord** : pilote désigné par l'exploitant, ou dans le cas de l'aviation générale par le propriétaire comme étant responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol.

- 47) **Plan National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC)** : mesures adoptées pour assurer la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.
- 48) **Préposés** : tous auxiliaires auxquels a recours un transporteur aérien pour l'exécution des opérations nécessaires à la préparation ou à l'achèvement du transport.
- 49) **Présomption de responsabilité** : présomption simple, susceptible de preuve contraire, du transporteur responsable du fait qui a produit la destruction, la perte ou l'avarie des bagages, des colis postaux, des marchandises sous sa garde juridique pendant le transport aérien. Il est interdit au transporteur de se libérer contractuellement par avance.
- 50) **Récépissé** : document équivalent à la lettre de transport qui permet l'identification de l'expédition de marchandises par air et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.
- 51) **Recommandation de sécurité** : toute proposition formulée par l'organisme d'enquête sur les accidents de l'État qui a mené l'enquête technique, sur la base de renseignements résultant de cette enquête, en vue de prévenir les accidents et les incidents.
- 52) **Services de navigation aérienne** : toute activité chargée de garantir la sécurité et l'efficacité de la navigation aérienne, notamment de la circulation aérienne, la communication, la surveillance, la météorologie destinée à la navigation aérienne, l'information aéronautique, ainsi que la recherche et le sauvetage.
- 53) **Services de transport aérien réguliers** : service de transport aérien assurant, par une série de vols accessibles au public, un trafic entre deux ou plusieurs aéroports fixes à l'avance, suivant des itinéraires et des horaires préétablis et rendus publics et avec une fréquence et une régularité telles que ces vols constituent une série systématique.
- 54) **Services de transport aérien non réguliers** : services de transport aérien, ne réunissant pas toutes les caractéristiques énumérées au 53) ci-dessus.
- 55) **Services de transport aérien internationaux** : services de transport aérien, réguliers ou non réguliers, assurés par des aéronefs empruntant l'espace aérien de deux ou plusieurs États.
- 56) **Services de transport aérien intérieurs** : services de transport aérien, assurés par des aéronefs relayant deux ou plusieurs aéroports du territoire haïtien et n'empruntant que l'espace aérien d'Haïti.
- 57) **SAPD (RPAS)** : système d'avion piloté à distance.
- 58) **Transport aérien commercial** : tout transport aérien effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.
- 59) **Travail aérien** : toute activité aérienne effectuée par un aéronef utilisé pour des services spécialisés, notamment l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, la recherche et l'exploitation minière et du milieu marin, les recherches et le sauvetage, l'écologie ainsi que la publicité aérienne.
- 60) **ULM** : hélicoptères, ballons et aéronefs de traitement agricole et ultralégers motorisés.
- 61) **Zone de fret** : zone qui comprend les installations destinées à la manutention du fret. Cette zone englobe les aires de trafic, les bâtiments et magasins de fret, les parcs de stationnement et les routes qui les desservent.
- 62) **Zone de passagers** : zone qui comprend les installations et services destinés au traitement des passagers. Cette zone englobe les aires de trafic, l'aérogare de passagers, les parcs de stationnement et les routes.

- 63) **Zone de sûreté à accès réglementé (ZSAR)** : toute zone délimitée en amont par la zone non réglementée (ZNR) et en aval par la zone stérile (ZS) et dont l'accès est soumis à un contrôle d'accès.
- 64) **Zone non réglementée (ZNR)** : toute zone d'un aéroport à laquelle le public a accès ou dont l'accès n'est pas réglementé.
- 65) **Zone de sûreté ou Zone stérile (ZS)** : toute zone à accès réglementé où, en plus du contrôle d'accès, l'inspection filtrage des personnes et des véhicules est obligatoire.
- 66) **Zones prohibées** : parties du territoire ne pouvant être survolées sans autorisation.

Aux fins du présent Code, le terme « Code » signifie :

- 1) le présent Code de l'aviation civile ; et
- 2) tout texte réglementaire pris pour son application.

TITRE I^{er}

AÉRONEFS

CHAPITRE I^{er}

AÉRONEFS CIVILS ET AÉRONEFS D'ÉTAT

- Article 5.-** Est dénommé : « aéronef » tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air à la surface de la terre et entrant dans la catégorie des biens meubles par leur nature, ou par détermination de la Loi.
- Article 6.-** Sont considérés : « aéronefs d'État » les aéronefs affectés, de manière permanente ou temporaire, aux services de douane, de police ou de tout autre service de l'État.
- Les aéronefs civils utilisés, d'une manière permanente, pour un service public, tels que mentionnés ci-dessus, sont réputés aéronefs d'État.
- Les aéronefs civils utilisés, d'une manière temporaire, pour un service public, tels que mentionnés ci-dessus, ne sont réputés aéronefs d'État que durant les vols effectués pour compte de l'État.
- Article 7.-** Le présent Code ne s'applique pas aux aéronefs d'État à l'exception des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.
- Article 8.-** Aux fins du présent Code, 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 ses portes est ouverte en vue du débarquement.

CHAPITRE II

IMMATRICULATION ET RADIATION DES AÉRONEFS

- Article 9.-** Un aéronef civil ne peut circuler que s'il est immatriculé. Il ne peut porter qu'une seule immatriculation.
- Article 10.-** Un registre d'immatriculation des aéronefs de la République d'Haïti est institué par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC). Ce registre est public et les intéressés peuvent obtenir à leurs frais toutes informations qui leur sont nécessaires sous réserve que ces informations ne soient pas déclarées confidentielles.

Article 11.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) fournit sur demande de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou de tout État membre de l'OACI les renseignements relatifs aux aéronefs civils immatriculés en Haïti.

Article 12.- Un certificat d'immatriculation établi conformément à la réglementation en vigueur est délivré au propriétaire de l'aéronef par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).

L'inscription au registre vaut titre.

Article 13.- Un aéronef ne peut être immatriculé en Haïti que s'il répond à l'une des conditions suivantes :

- 1) il appartient, à au moins 51%, à une personne physique haïtienne ;
- 2) il appartient, à au moins 51%, à une personne morale haïtienne ayant son siège statutaire ou son principal établissement sur le territoire de la République d'Haïti ;
- 3) il est exploité par un transporteur aérien dont le permis d'exploitation aérienne est délivré par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), sur demande exceptionnel du propriétaire de l'aéronef, au nom duquel, le Certificat d'Immatriculation est délivré.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

Article 14.- Un aéronef immatriculé au registre haïtien d'immatriculation perd la nationalité haïtienne si les conditions prévues par l'article 13 ne sont plus remplies ou si son propriétaire le fait immatriculer dans un autre État.

Article 15.- Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre haïtien qu'après justification et confirmation de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

Article 16.- La radiation d'office d'un aéronef du registre d'immatriculation est faite dans les cas suivants :

- 1) lorsqu'il est détruit ;
- 2) lorsque l'autorité compétente est sans nouvelle depuis au moins six (6) mois à compter du jour de son dernier départ ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues ;
- 3) lorsqu'il ne remplit plus les conditions d'immatriculation prévues à l'article 13.

Les modalités de la radiation d'office sont fixées par voie réglementaire.

Toute radiation d'office, conditionnelle à une main levée de la part des éventuels titulaires de droits inscrits au registre national d'immatriculation des aéronefs civils, est notifiée par le Directeur Général de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) au propriétaire de l'aéronef et aux titulaires de droits inscrits.

Un certificat de radiation de l'aéronef est délivré au propriétaire qui en fait la demande moyennant paiement des frais y afférents.

Article 17.- Les aéronefs constituent des biens meubles. Toute mutation par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété sont inscrits sur le registre d'immatriculation des aéronefs civils.

Toutefois, la cession de propriété est constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par son inscription au registre d'immatriculation des aéronefs civils.

Article 18.- Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont régis par la Loi de l'État d'immatriculation de l'aéronef.

CHAPITRE III

MARQUES DE NATIONALITÉ ET D'IMMATRICULATION

Article 19.- Conformément aux dispositions du présent chapitre, tout aéronef immatriculé en Haïti a la nationalité haïtienne.

Les aéronefs immatriculés en Haïti portent les marques de sa nationalité et de son immatriculation conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur en la matière.

Article 20.- Pour circuler, tout aéronef porte les marques de sa nationalité et de son immatriculation, figurant sur son certificat d'immatriculation.

Article 21.- Le nom d'un aéronef ou son emblème peut figurer sur cet aéronef à condition que leur emplacement ne puisse empêcher l'identification facile et rapide des marques de nationalité et d'immatriculation ou encore ne crée de confusion avec ces marques.

Article 22.- Les frais à percevoir par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) pour l'immatriculation d'un aéronef sont fixés par voie réglementaire.

Article 23.- Toute personne physique ou morale peut importer un aéronef conformément aux conditions définies par voie réglementaire.

Article 24.- Un aéronef importé n'est admis à survoler le territoire haïtien que s'il est immatriculé et a à son bord un certificat de navigabilité standard ou un certificat de navigabilité spécial délivré par l'Autorité de l'aviation civile d'un État membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), conformément au présent Code.

Toutefois, si l'aéronef a été radié du registre d'immatriculation étranger au moment de la vente, il peut être couvert par un certificat d'immatriculation provisoire délivrée par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC). Les conditions et modalités d'octroi de ce certificat d'immatriculation provisoire sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE IV

EFFETS DE L'IMMATRICULATION

Article 25.- L'aéronef immatriculé au registre haïtien d'immatriculation a la nationalité haïtienne.

Article 26.- Les actes juridiques accomplis et les faits juridiques survenus à bord d'un aéronef haïtien en vol sont réputés survenus en territoire haïtien, et régis par la Loi haïtienne à moins qu'il n'en soit disposé autrement conformément aux conventions internationales en vigueur auxquelles la République d'Haïti est partie.

Les tribunaux haïtiens sont compétents pour connaître :

- 1) des crimes, délits et contraventions commis à bord d'un aéronef ou contre un aéronef immatriculé en Haïti, hors du territoire haïtien ;
- 2) des crimes, délits et contraventions à bord ou contre un aéronef étranger :
 - a) quand l'auteur ou la victime est de nationalité haïtienne ; ou
 - b) quand l'aéronef atterrit en Haïti après les crimes, délits ou contraventions ; ou
 - c) quand l'aéronef est loué sans équipage par un exploitant ayant son siège ou sa résidence en Haïti ;

- 3) des cas où les auteurs ou les complices des infractions ou tentatives d'infraction suivantes se trouvent en Haïti :
 - a) capture illicite et actes de violence à bord d'un aéronef étranger, tel que définis par la Convention de La Haye du 16 décembre 1970 ;
 - b) actes illicites concernant un aéronef étranger, tels que définis par les alinéas a, b et c de l'article I de la Convention de Montréal du 23 septembre 1971 ;
 - c) actes illicites dans un aéroport servant à l'aviation internationale, tels que définis par l'article II du Protocole signé à Montréal le 24 février 1988, complémentaire à la Convention de Montréal du 23 septembre 1971.

TITRE II

DROITS GREVANT LES AÉRONEFS CIVILS

CHAPITRE I^{er}

PRIVILÈGES

Article 27.- Sont privilégiés, dans l'ordre suivant, à tous autres droits et créances grevant l'aéronef :

- 1) 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 ;
- 2) les rémunérations dues pour la recherche et le sauvetage de l'aéronef ;
- 3) les dépenses encourues pour la conservation de l'aéronef ;
- 4) les frais et redevances dûs par le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef aux autorités administratives haïtiennes.

Article 28.- Les privilèges prévus à l'article 27 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.

Ces privilèges s'éteignent trois (3) 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 des aéronefs civils, après avoir fait connaître amiablement son montant ou, à défaut, avoir introduit une action en justice à ce sujet.

Ils s'éteignent en outre dans les cas suivants :

- 1) la vente forcée de l'aéronef faite dans les formes prévues par la Loi ;
- 2) la renonciation du ou des créanciers ;
- 3) l'aliénation volontaire de l'aéronef à condition :
 - a) que l'acte d'aliénation volontaire soit inscrit sur le registre d'immatriculation des aéronefs civils ;
 - b) que l'aliénation soit l'objet de publication par insertion à deux (2) reprises et à huit (8) jours d'intervalle au moins dans un des journaux ou quotidiens publiés à Port-au-Prince ;
 - c) qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, au cours du mois qui suit la dernière publication.

Article 29.- Les créances visées à l'article 27 sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées audit article. Les créances de même rang viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix de vente.

Les créances visées aux 2) et 3) du même article sont remboursées dans l'ordre inverse des dates des événements qui leur ont donné naissance.

Article 30.- Les privilèges autres que ceux prévus à l'article 27 prennent rang après les hypothèques dont la date d'inscription au registre d'immatriculation des aéronefs civils est antérieure à celle de la naissance de ces privilèges.

En cas de vente en Haïti d'un aéronef grevé de droits dans un État partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef signée à Genève le 19 juin 1948, les droits prévus à l'article premier de ladite Convention ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface par cet aéronef en vertu de l'article VII-5 de ladite Convention.

Article 31.- Sauf dans le cas de vente forcée dans les formes prévues par la Loi, la radiation d'un aéronef ne peut avoir lieu sans main levée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires. Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, l'autorité chargée de la tenue du registre d'immatriculation refuse toute radiation.

Les inscriptions au registre d'immatriculation haïtien valent titre de propriété. Elles sont effectuées à la demande du propriétaire ou du créancier de celui-ci. Toute personne ayant droit peut en obtenir une copie certifiée conforme moyennant paiement des frais y afférents.

CHAPITRE II

HYPOTHÈQUES

Article 32.- Les aéronefs inscrits au registre d'immatriculation haïtien sont réputés meubles par nature. Leur cession se constate par écrit et conformément aux dispositions de l'article 17.

Les aéronefs inscrits au registre d'immatriculation haïtien sont susceptibles d'hypothèques.

Article 33.- L'hypothèque peut être légale, judiciaire ou conventionnelle.

L'hypothèque sur un aéronef intervenue conventionnellement entre des parties intéressées est dressée à peine de nullité par notaire pour lui donner le caractère authentique et mentionne chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque.

L'hypothèque peut être à ordre. Dans ce cas, l'endossement entraîne le transfert des droits du créancier hypothécaire.

Article 34.- 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, hypothèque à son profit en garantie de la somme indiquée comme restant due à condition que le vendeur requiert l'inscription de cette hypothèque dans la forme réglementaire.

Article 35.- L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, les hélices, les appareils de bord et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

- Article 36.-** 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 et entreposées en un ou plusieurs emplacements déterminés et qu'une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affichage, avertisse dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit grevant ces pièces et mentionne 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 à l'acte d'hypothèque inscrit.
- Article 37.-** Les pièces de rechange visées à l'article 36 comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, équipements de bord, instruments, garnitures, parties de ces divers éléments et plus généralement tous autres éléments de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef.
- Les pièces de rechange utilisées sont immédiatement remplacées par des pièces similaires sans préjudice au droit du créancier.
- Article 38.-** La radiation, ainsi que toute modification de l'hypothèque par convention des parties ou jugement, fait l'objet d'une mention au registre.
- Article 39.-** En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier hypothécaire est pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.
- Avant tout paiement, l'assureur requiert un état des inscriptions hypothécaires. Aucun paiement n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers figurant sur ledit état.
- Article 40.-** L'hypothèque ne s'étend ni au fret ou aux primes et subsides de l'État, ni aux indemnités de responsabilité et d'assurance.
- Article 41.-** S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur les mêmes aéronefs, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.
- Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, nonobstant la différence des heures de l'inscription.
- Article 42.-** L'hypothèque est valable dix (10) ans à compter du jour de sa date d'inscription. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.
- Article 43.-** Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée. Jusqu'à ce qu'il ait été ainsi satisfait, l'autorité compétente refuse toute radiation ou mainlevée préalable sur ses registres.

TITRE III

SAISIES DES AÉRONEFS CIVILS, VENTE FORCÉE ET RÉTENTION

CHAPITRE I^{er}

SAISIE CONSERVATOIRE

- Article 44.-** La saisie conservatoire est tout acte, quel que soit son nom, par lequel un aéronef est arrêté, dans un intérêt privé, par l'entremise des agents de justice ou de l'Administration publique, au profit soit d'un créancier, soit du propriétaire ou du titulaire d'un droit réel grevant l'aéronef, sans que le saisissant puisse invoquer un jugement exécutoire, obtenu préalablement dans la procédure ordinaire, ou un titre d'exécution équivalent.

La saisie conservatoire de l'aéronef peut être effectuée à toute époque, conformément aux dispositions du Code de procédure civile, dans un intérêt privé, en vertu soit d'un titre exécutoire, soit d'une autorisation d'un juge auprès du tribunal compétent. L'autorisation peut être accordée, dès lors qu'il est justifié d'une créance paraissant fondée dans son principe.

En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances, frais, taxes ou tarifs, l'exploitant d'aérodrome ou l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) 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.

En cas d'urgence, le juge peut passer outre à l'obligation de la mise en demeure et peut permettre la saisie conservatoire sans entendre préalablement le redevable.

L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise à l'Autorité de l'aviation civile haïtienne par la voie d'un huissier aux fins d'immobilisation de l'aéronef avec assistance de la force publique si nécessaire. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

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

Article 45.- Le paiement des sommes dues, incluant les frais de justice, entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire.

Le juge donne mainlevée de la saisie conservatoire si le redevable ou, s'il n'est pas le propriétaire, ce dernier, ou toute personne mandatée par eux, offre de déposer un cautionnement égal au montant de la créance réclamée et les frais de justice et il peut ordonner cette mainlevée en fixant l'étendue de la créance.

Article 46.- Sans préjudice des procédures spéciales prévues par le présent Code, ne peuvent faire l'objet d'une ordonnance de saisie conservatoire basée sur une créance, conformément à la Convention pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs conclue à Rome le 29 mai 1933 :

- 1) les aéronefs affectés exclusivement à un service d'État, poste comprise, commerce excepté ;
- 2) les aéronefs mis effectivement en service sur une ligne régulière de transports publics et les aéronefs de réserve indispensables ;
- 3) tout autre aéronef affecté à des transports de personnes ou de biens contre rémunération, lorsqu'il est prêt à partir pour un tel transport, excepté dans le cas où il s'agit d'une dette contractée pour le voyage qu'il va faire ou d'une créance née au cours du voyage.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à la saisie conservatoire exercée par le propriétaire dépossédé de son aéronef par un acte illicite.

Cependant, si la créance porte sur les sommes dues par le propriétaire en raison de l'acquisition de ces aéronefs ou de contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation, la saisie conservatoire peut être ordonnée.

CHAPITRE II

SAISIE EXÉCUTION

Article 47.- La saisie exécution d'un aéronef ne peut être opérée que du jour de la notification d'un commandement de payer fait à la personne ou au domicile du propriétaire ou de son représentant ou, à défaut, du commandant de bord si le propriétaire n'est pas domicilié en Haïti et s'il n'y a pas de représentant habilité. Cette notification entraîne immédiatement saisie.

Article 48.- La procédure de saisie exécution se fait conformément aux dispositions établies par le Code de procédure civile.

Une fois la procédure introduite et notifiée par voie d'huissier à l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), il y a opposition à tout départ de l'aéronef jusqu'à remise de main levée de saisie ou de décision de justice autorisant le départ ou justifiant que l'adjudicataire a exécuté les formalités prévues par la Loi.

Les frais entraînés par l'immobilisation dans l'aérodrome sont à la charge du redevable.

Article 49.- Si l'aéronef est immatriculé dans un autre État membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), copie du procès-verbal de saisie est notifiée à l'autorité de l'aviation civile de cet État membre aux fins d'inscription de la saisie sur le registre d'immatriculation et aux créanciers inscrits ou ayant fait notifier une demande aux fins d'intervention dans la procédure.

Toute vente effectuée en contravention des dispositions du premier alinéa est annulée sur demande introduite dans les trois (3) mois à compter de la date de la vente par toute personne ayant subi un préjudice de ce fait.

Il est interdit au débiteur d'aliéner l'aéronef ou de l'hypothéquer à partir de la date d'inscription de la saisie exécution sur le registre d'immatriculation.

CHAPITRE III

VENTE FORCÉE

Article 50.- Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé en Haïti ou dans un autre État partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef signé 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 haïtien, les dispositions de l'article 49 ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit saisissant l'aéronef ayant causé le dommage ou tout autre aéronef ayant le même propriétaire.

Article 51.- La saisie-vente est ordonnée par une décision judiciaire devenue exécutoire. Elle se traduit par la vente forcée de l'aéronef.

CHAPITRE IV

DROIT DE RÉTENTION

Article 52.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), les autorités publiques en matière de police ou de douane et tout exploitant d'aéroport, peuvent procéder à une rétention d'un aéronef à titre conservatoire, à la charge de l'exploitant ou, le cas échéant, du propriétaire, de tout aéronef immatriculé soit en Haïti ou à l'étranger :

- 1) qui ne remplit pas les conditions de sécurité ou de sûreté prévues aux règlements ;
- 2) qui a causé des dommages à la surface ;
- 3) qui n'a pas payé les prestations, les fournitures, les services, dont il a bénéficié sur les aérodromes ouverts à la circulation ;
- 4) dont un des documents de bord exigibles ne peut être produit ;

- 5) dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation;
- 6) dont le pilote ou l'exploitant a commis une infraction au règlement de l'aviation civile d'Haïti, aux règles de police, de douane, de circulation aérienne, ou aux dispositions du présent Code, y compris, le cas échéant, si l'avion n'est plus au sol après avoir ordonné son retour, si la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile leur semble compromise.

Cette rétention se traduit par une interdiction à l'aéronef de décoller.

Article 53.- En cas de non-respect des règles de sécurité ou de sûreté, la rétention est levée si des mesures correctives ont été prises ; en cas de capture illicite, l'aéronef est maintenu au sol jusqu'à résolution de la crise, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige le décollage.

En cas de dommages à la surface, la rétention est levée si l'autorité compétente est satisfaite d'un cautionnement fourni par l'exploitant de l'aéronef couvrant l'évaluation qu'elle a faite des dommages causés et si la direction responsable de l'enquête estime que la présence de l'aéronef n'est plus nécessaire aux fins de son enquête.

En cas d'infraction au règlement de l'aviation civile d'Haïti, aux règles de police, de douane, de circulation aérienne ou aux dispositions du présent Code, la rétention est levée si les besoins de l'enquête ne nécessitent plus l'immobilisation de l'aéronef.

TITRE IV

CIRCULATION DES AÉRONEFS

CHAPITRE I^{er}

DROIT DE CIRCULATION

Article 54.- Les aéronefs civils peuvent circuler librement au-dessus du territoire haïtien, sous réserve d'observer la réglementation relative à la navigation et à la circulation aérienne, ainsi que les dispositions du présent Code.

Article 55.- Les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire haïtien que si ce droit leur est accordé par une convention internationale ou diplomatique ou s'ils reçoivent à cet effet une autorisation renouvelable émanant de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) dont la durée ne peut dépasser douze (12) mois.

Article 56.- Aucun aéronef d'État d'un État étranger ne peut survoler le territoire haïtien ou y atterrir, sauf si :

- 1) il est muni d'une autorisation obtenue de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) par voie diplomatique ; ou
- 2) ce droit lui est accordé par un accord bilatéral.

Article 57.- Pour assurer le respect de sa souveraineté sur son espace aérien, la République d'Haïti, en cas d'infraction, s'abstient de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol, en conformité à l'article 3 Bis de la Convention de Chicago.

Article 58.- Tout aéronef civil étranger qui, sans titre, survole le territoire haïtien ou dont il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé dans l'espace aérien haïtien à des fins incompatibles avec les buts de la Convention de Chicago et de ses Annexes, est tenu de respecter tout ordre d'atterrir et toutes autres instructions des autorités haïtiennes pour mettre fin à ces violations.

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

- 1) d'être employé à des fins compatibles avec les buts de la Convention de Chicago et de ses Annexes;
- 2) en toute circonstance, notamment en cas d'interception, de respecter les ordres et instructions des autorités de l'État 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.

Article 59.- La fourniture des services de la navigation aérienne dans l'espace aérien haïtien est assurée exclusivement par la Direction de la Navigation Aérienne.

Sont habilitées à travailler dans le système du contrôle de la circulation aérienne, les personnes dûment licenciées et qualifiées pour exercer le métier de contrôleur aérien.

Article 60.- L'utilisation des aéronefs, sur les aires de manœuvres des aérodromes et en vol, se fait conformément à la réglementation de la circulation aérienne adoptée en vertu du présent Code.

La circulation aérienne ainsi que les attributions et le rôle des services civils de la circulation aérienne sont fixées par voie réglementaire.

La réglementation de la circulation aérienne de la République d'Haïti est applicable dans l'espace aérien placé sous le contrôle de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC). En dehors de l'espace aérien haïtien, elle s'impose aux aéronefs portant les marques de nationalité haïtienne, dans la mesure où elle est compatible avec les règles édictées par l'État, ou l'organisme international qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent ces aéronefs.

Article 61.- Les règles de la circulation aérienne générale ne s'appliquent pas aux aéronefs des forces de sécurité et de police en vols opérationnels si elles sont incompatibles avec le caractère de leurs missions. Dans ce cas, une coordination entre les autorités des forces de sécurité et de police et l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) est assurée en vue de préserver la sécurité de la navigation aérienne.

Lorsque les aéronefs des forces de sécurité et de police empruntent l'espace aérien assigné aux aéronefs civils, ils suivent les instructions des autorités chargées du contrôle de la navigation aérienne civile.

Article 62.- Le survol de certaines zones ou, dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble du territoire haïtien peut être interdit par voie réglementaire pour des raisons d'ordre ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être spécialement indiqués dans des publications aéronautiques et faire l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

Article 63.- L'aéronef qui pénètre dans une zone interdite ou réglementée est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, de s'en écarter au plus vite. Si l'aéronef est aperçu, le commandant de bord se conforme aux injonctions de l'autorité compétente. Il atterrit sur l'aérodrome qui lui est désigné s'il en reçoit l'ordre.

Article 64.- Un aéronef ne doit pas être conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la sécurité des personnes ou des biens.

Article 65.- Il est interdit à toute personne se trouvant sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotiques ou de stupéfiants de conduire un aéronef ou de faire fonction de membre d'équipage.

Article 66.- La voltige et l'acrobatie aériennes pour les aéronefs civils doivent être exécutées conformément à la réglementation prévue à cet effet.

Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec l'autorisation de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).

CHAPITRE II

ATTERRISSAGE

Article 67.- Sauf en cas de force majeure et les cas prévus à l'article 68, les aéronefs ne peuvent atterrir et décoller que sur les aérodromes régulièrement établis.

Les dispositions réglementaires fixent les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome, avec l'accord de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) et de la personne qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé. Ces cas touchent notamment les hélicoptères, ballons et aéronefs de traitement agricole et ultralégers motorisés (ULM).

Cet accord n'est toutefois pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'opérations d'assistance ou de sauvetage.

Article 68.- En cas d'atterrissage ou d'amerrissage sur une propriété privée, le propriétaire du terrain ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'appareil dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnée.

Article 69.- Les aéronefs arrivant en Haïti en provenance de l'étranger ne peuvent se poser que sur un aéroport désigné aéroport international où les formalités d'immigration et de douane peuvent être effectuées.

Les aéronefs au départ d'Haïti vers l'étranger ne peuvent décoller qu'à partir d'un aéroport désigné aéroport international où les formalités d'immigration et de douane peuvent être effectuées.

Ils doivent suivre, pour franchir la frontière, la route aérienne ou l'itinéraire qui leur est imposé.

Article 70.- Les caractéristiques de tous les aéroports internationaux désignés doivent être publiées et transmises à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

CHAPITRE III

CONTRÔLE DES AÉRONEFS

Article 71.- Tout aéronef, atterrissant sur un aérodrome ou sur une propriété privée, est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives.

Article 72.- Tout aéronef en circulation dans l'espace aérien de la République d'Haïti se soumet aux injonctions de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), des postes, des autorités de police, d'immigration et de douane, sous quelque forme que cette injonction lui soit donnée.

L'OFNAC, les autorités administratives de la police, de la douane peuvent notamment, lorsque la sûreté des vols l'exige, procéder à la visite des personnes, des bagages et du fret en évitant de causer un retard excessif.

TITRE V

PERTE D'AÉRONEFS

Article 73.- Toute personne qui trouve une épave d'aéronef ou un élément d'aéronef en fait la déclaration à l'autorité policière la plus proche, dans les plus brefs délais.

Article 74.- En cas de disparition d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois (3) mois après la date de l'envoi des dernières nouvelles.

Article 75.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) peut, sur demande, après expiration du délai prévu à l'article 74, déclarer aux autorités responsables, la présomption de disparition. L'OFNAC adresse au tribunal compétent les réquisitions nécessaires pour la déclaration, par jugement, des décès des personnes disparues, conformément aux dispositions du Code Civil de la République d'Haïti.

Les intéressés peuvent également se pourvoir conformément aux dispositions du Code Civil, à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès.

Article 76.- Les modalités d'exécution des articles 73, 74 et 75 suivent les dispositions du Code Civil.

TITRE VI

CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES AÉRONEFS

CHAPITRE I^{er}

DOCUMENTS DE BORD

Article 77.- Sans préjudice de tout autre document dont la présence à bord est requise par le présent Code et la réglementation internationale en vigueur en la matière, tout aéronef, lorsqu'il effectue un vol, a à son bord les documents suivants :

- 1) son certificat d'immatriculation ;
- 2) son certificat de navigabilité ;
- 3) les licences ou autres titres aéronautiques appropriés pour chaque membre de l'équipage ;
- 4) son carnet de route ;
- 5) la licence de la station radiocommunication de bord, le cas échéant ;
- 6) la déclaration générale du vol, si applicable ;
- 7) la liste nominative indiquant les points d'embarquement et de débarquement, lorsqu'il transporte des passagers, ou manifeste de passagers ;
- 8) les lettres de transport et le manifeste, lorsqu'il transporte le fret, ou manifeste de fret ;
- 9) le certificat de limitation de nuisances ;
- 10) les documents relatifs aux marchandises dangereuses transportées, le cas échéant ;
- 11) le devis de masse et centrage pour le vol effectué.

Article 78.- Aucun aéronef ne peut survoler le territoire haïtien, s'y poser ou en partir s'il ne remplit pas les conditions suivantes :

- 1) porter les marques de nationalité et d'immatriculation ;
- 2) être en état de navigabilité ;
- 3) être conduit par un personnel titulaire de titres et documents valides exigés pour l'exercice de ses fonctions à bord ;
- 4) se conformer aux dispositions du présent Code et à la réglementation de l'aviation civile de la République d'Haïti.

CHAPITRE II**CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ ET PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE**

- Article 79.-** Le certificat de navigabilité constate l'aptitude au vol de l'aéronef pour lequel il est délivré. Ce certificat de navigabilité est délivré par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), l'autorité administrative compétente pour les aéronefs immatriculés en Haïti.
- Tout aéronef, pour être habilité à prendre vol, a son certificat de navigabilité, conformément aux dispositions réglementaires.
- Un certificat de navigabilité spécial en tant qu'autorisation de vol peut être délivré pour un aéronef par l'OFNAC conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire.
- Article 80.-** Le certificat de navigabilité d'un aéronef est suspendu par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) lorsqu'un contrôle technique réglementaire révèle que l'aéronef :
- 1) ne satisfait plus aux dispositions du règlement de navigabilité ; ou
 - 2) est exploité dans des conditions non conformes aux prescriptions de conception de ce règlement de navigabilité ; ou
 - 3) a fait l'objet d'une modification non approuvée ; ou
 - 4) n'est pas maintenu en état de navigabilité conformément aux dispositions du règlement de navigabilité.
- Article 81.-** L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) peut suspendre le certificat de navigabilité pour une période n'excédant pas trois (3) mois. Passé ce délai, et si les conditions requises ne sont toujours pas remplies, il est immédiatement mis fin à la mesure de suspension et l'aéronef fait l'objet du processus complet de vérification de navigabilité pour la réémission dudit certificat.
- Article 82.-** Dans le cas d'un aéronef endommagé, et lorsque les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus apte au vol jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité, l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) a le droit d'empêcher cet aéronef de reprendre son vol.
- Lorsque l'aéronef est de nationalité étrangère, l'OFNAC en avise immédiatement l'État d'immatriculation, en lui communiquant tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de décider des mesures à prendre.
- Article 83.-** L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) n'assume aucune responsabilité pour les dommages que peuvent subir un aéronef et ses accessoires pendant le contrôle. Il appartient au propriétaire ou à son utilisateur d'assurer l'aéronef, s'il le désire, contre de tels dommages.
- L'OFNAC n'assume également aucune responsabilité pour tous dommages ou défauts pouvant provenir des matériaux employés pour la construction, pour l'entretien, pour toute modification ou réparation d'un aéronef, du fait du contrôle exercé, même si l'inspecteur ou l'organisme de contrôle n'a élevé aucune objection.
- Article 84.-** Sous réserves des conditions fixées par voie réglementaire, un exploitant d'aéronef ne peut exploiter un aéronef en transport commercial que s'il est en possession d'un permis d'exploitation aérienne en état de validité, dûment émis en conformité au Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH).
- Le permis d'exploitation aérienne autorise l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux conditions et restrictions qui figurent dans les spécifications d'opération qui lui sont aussi délivrées par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).

- Article 85.-** Les dispositions réglementaires fixent, en outre, les règles opérationnelles à tous les types d'aéronefs et les conditions techniques d'emploi des aéronefs.
- Article 86.-** Les frais de contrôle exigés par les dispositions réglementaires, prises en application du présent Code pour la délivrance ou le maintien en état de validité des certificats de navigabilité des aéronefs et des permis d'exploitation aérienne des exploitants, sont à la charge des propriétaires ou exploitants des appareils ou entreprises contrôlés, dans les conditions fixées par les dispositions réglementaires, qui établissent également les tarifs des frais à payer à l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).
- Article 87.-** Les dispositions réglementaires déterminent :
- 1) les catégories de certificats et de permis, leur contenu, les conditions de délivrance et de renouvellement, les retraits du certificat ou du permis ; les conditions de la reconnaissance des certificats et permis émis par des autorités d'aviation civile d'autres États membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ; les règles d'utilisation des aéronefs ; les conditions du maintien de l'aptitude de vol ; les documents relatifs à la navigabilité et aux limitations de nuisances qui doivent être emportés à bord d'un aéronef ;
 - 2) les biens qui ne peuvent être transportés à bord d'un aéronef et ceux qui peuvent l'être seulement avec autorisation expresse de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) ou selon les conditions fixées par les dispositions réglementaires ;
 - 3) les conditions techniques d'exploitation des aéronefs en conformité avec les dispositions des règles internationales ;
 - 4) les conditions de nuisance sonore et d'environnement, en conformité avec les normes de l'Annexe 16 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale et de toute norme supplémentaire qu'il considère justifiée à l'encontre de la nuisance sonore, pour lequel un certificat peut être émis.

CHAPITRE III

AÉRONEFS VISÉS PAR UN ACCORD DE TRANSFERT DE FONCTIONS ET D'OBLIGATIONS CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 83 BIS DE LA CONVENTION DE CHICAGO

- Article 88.-** Dans le présent chapitre, le terme « État contractant » signifie un État contractant à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.
- Article 89.-** Le présent chapitre s'applique à un aéronef immatriculé à l'étranger qui est exploité par un exploitant haïtien et aux personnes qui exercent des fonctions ou des obligations relatives à l'aéronef si les exigences figurant dans le présent chapitre sont expressément incluses aux termes d'un accord en vigueur entre la République d'Haïti et un autre État contractant conformément à l'article 83 bis de la Convention.
- Article 90.-** Le présent chapitre ne s'applique ni à un aéronef haïtien qui est exploité par un exploitant étranger, ni aux personnes qui exercent des fonctions ou des obligations relatives à l'aéronef si les exigences figurant dans le présent chapitre sont expressément exclues aux termes d'un accord en vigueur entre Haïti et un autre État contractant conformément à l'article 83 bis de la Convention.
- Article 91.-** Si la responsabilité qui est indiquée à l'article 31 de la Convention et qui porte sur la délivrance ou la validation d'un certificat de navigabilité à l'égard d'un aéronef haïtien est transféré à un autre État contractant conformément à l'article 83 bis de la Convention, le certificat de navigabilité à l'égard de cet aéronef cesse d'être valide au moment du transfert.

- Article 92.-** Lorsqu'il est informé par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) qu'un accord a été conclu conformément à l'article 83 bis de la Convention, le propriétaire enregistré de l'aéronef lui remet le certificat de navigabilité dans les sept (7) jours suivant la date d'entrée en vigueur de l'accord.
- Article 93.-** Dès l'expiration de l'accord, l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) rétablit le certificat de navigabilité si le propriétaire enregistré de l'aéronef se conforme aux exigences du présent Code et portant sur ledit certificat.
- Article 94.-** Si un accord de location, affrètement ou de banalisation d'un aéronef, ou tout autre arrangement similaire, qui est visé par un accord conformément à l'article 83 bis de la Convention, se termine avant la date d'expiration qui y figure, l'exploitant haïtien de l'aéronef, s'il s'agit d'un aéronef immatriculé à l'étranger, ou le propriétaire enregistré de l'aéronef, s'il s'agit d'un aéronef haïtien, informe l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) par écrit de la date réelle de résiliation dans les sept (7) jours suivant son expiration.
- Article 95.-** Si un aéronef visé par un accord de location, d'affrètement ou de banalisation d'un aéronef, ou tout autre arrangement similaire, est aussi assujéti à un accord conformément à l'article 83 bis de la Convention auquel Haïti n'est pas partie et qu'il est exploité en Haïti, toute mention de « l'État d'immatriculation » dans le présent Code, en ce qui a trait aux responsabilités transférées, vaut mention de « l'État de l'exploitant ».
- Article 96.-** Lorsque l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) conclut un accord conformément à l'article 83 bis de la Convention, l'accord et les dispositions du présent chapitre prévalent s'il y a incompatibilité avec toute autre disposition du présent Code.

TITRE VII

ORGANISMES DE MAINTENANCE

- Article 97.-** L'entretien, la réparation ou la modification des aéronefs ne peuvent être effectués que par des organismes agréés par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) dans les conditions fixées par voie réglementaire, ci-après dénommés : « Organismes de Maintenance Agréés ».

L'OFNAC assure le contrôle de ces organismes de maintenance agréés.

Les dispositions relatives à l'organisation générale, aux personnels qualifiés, matériels et outillage, procédures, documentation, que doit prendre une entreprise pour assurer le respect des exigences relatives à l'entretien des aéronefs pour obtenir un certificat d'agrément de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), sont fixées par voie réglementaire.

Les dispositions réglementaires déterminent également les conditions suivant lesquelles l'OFNAC peut reconnaître les certificats d'agrément émis par d'autres États membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

- Article 98.-** L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) délivre un certificat d'agrément à un organisme de maintenance, suite au résultat satisfaisant d'un processus de certification.

Ce processus porte entre autres sur :

- 1) le respect des programmes et méthodes d'entretien ;
- 2) les vérifications des travaux effectués ;
- 3) l'approbation des matériels pour remise en service ;
- 4) les licences, qualifications et niveau d'expérience du personnel technique ;
- 5) les matériels et outils nécessaires ;
- 6) le respect des normes de sécurité et de sûreté.

TITRE VIII**MARCHANDISES DANGEREUSES**

- Article 99.-** Aucun transport de matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses de la dernière édition des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284) émises par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou dans les normes prescrites par l'annexe 18 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces *Instructions Techniques*, ne peut être effectué à bord d'un aéronef, à moins qu'il ne soit fait en conformité avec les conditions fixées par voie réglementaire.
- Article 100.-** Tout intervenant dans le processus de transport aérien de marchandises dangereuses suit une formation obligatoire à ce sujet.

TITRE IX**SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE**

- Article 101.-** L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) est chargée de mener les inspections nécessaires, entre autres, des installations et infrastructures des compagnies de transport aérien commercial, des aéroports, des services de la navigation aérienne, des aéronefs, des centres d'entretien d'aéronef, des centres de formation aéronautique et des prestataires de service au sol, afin de veiller au maintien de la sécurité de l'exploitation, conformément aux dispositions de la Convention de Chicago.

Elle s'assure, entre autres, de :

- 1) la compétence des personnels techniques, notamment des membres d'équipage et personnels au sol ;
- 2) l'entretien adéquat des équipements au sol et du matériel volant ;
- 3) la disponibilité et la mise à jour de la documentation technique de chaque exploitant ou opérateur ainsi que des prestataires de service.

L'OFNAC dispose, dans l'intérêt de la sécurité de l'aviation civile, des installations et du personnel qualifié et expérimenté nécessaires aux inspections réglementaires pour l'exécution de sa fonction de supervision de la sécurité.

Les fonctions d'inspection assurées sont notamment :

- 1) la navigabilité ;
- 2) les opérations aériennes ;
- 3) les organismes de maintenance agréés et leur outillage ;
- 4) les aéroports ;
- 5) les services de la navigation aérienne ;
- 6) la délivrance et le renouvellement des licences du personnel ;
- 7) la sûreté ;
- 8) les organismes de formation ;
- 9) les compagnies d'assistance aux aéronefs en escale.

Les critères de désignation, les missions, les qualifications requises, les délégations et la responsabilité du personnel chargé des inspections sont définies par voie réglementaire, conformément aux exigences de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

L'OFNAC est l'autorité compétente en matière de dérogations aux Règlements de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH). Les conditions de demande, d'évaluation, de refus ou d'octroi de dérogations sont fixées par voie réglementaire.

Article 102.- Pour l'accomplissement de leur mission, les inspecteurs de l'aviation civile sont habilités à arraisonner, visiter et inspecter tout aéronef civil haïtien ou étranger, ainsi que tous les établissements, locaux, installations, équipements, documents et moyens en liaison avec l'aéronautique civile. Ils sont habilités également à retenir tout aéronef civil haïtien ou étranger et interdire d'exercer les privilèges d'un permis d'exploitation, d'un certificat ou d'un autre document aéronautique, conformément aux dispositions du présent Code.

L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) peut soumettre tout aéronef haïtien ou étranger sur un aéroport haïtien, à une inspection pour s'assurer de sa conformité aux règles de sécurité requise.

Sans préjudice des dispositions législatives relatives au respect du secret professionnel, l'utilisation et la diffusion des procès-verbaux contenant des informations de sécurité relatives aux aéronefs étrangers, des procès-verbaux des inspections effectuées sur ces mêmes aéronefs et tout document y relatif, établis par l'OFNAC ou communiqués par d'autres États, sont limitées à ce qui est uniquement obligatoire pour l'amélioration de la sécurité aérienne.

Article 103.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) réglemente les conditions d'utilisation des Systèmes d'Avions Pilotés à Distance (SAPD/RPAS), pour la sécurité du public et des autres usagers de l'espace aérien haïtien.

TITRE X

ENQUÊTE TECHNIQUE RELATIVE AUX ACCIDENTS ET INCIDENTS - PROTECTION DE L'INFORMATION

CHAPITRE I^{er}

ENQUÊTE TECHNIQUE

Article 104.- Les enquêtes obligatoires sur les accidents et incidents de l'aviation civile qui se sont produits sur le territoire ou dans l'espace aérien haïtien ne visent nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

L'enquête technique menée à la suite d'un accident ou d'un incident d'aviation civile a pour seul objet de prévenir de futurs accidents ou incidents et sans préjudice, le cas échéant, de faciliter l'enquête judiciaire qui peut être ouverte, de collecter et d'analyser les informations utiles, de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de cet accident ou incident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité.

Le présent Titre ne s'applique pas aux aéronefs haïtiens conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation aérienne militaire ou de ceux appartenant à un État mais ne sont pas inscrits au registre d'immatriculation de cet État.

Article 105.- L'ouverture et le déroulement des enquêtes sont régis par des textes réglementaires conformes à l'Annexe 13 de la Convention de Chicago.

Article 106.- L'enquête technique est menée par une Commission d'Enquête d'Accident Aéronautique (CEAA) créée à cet effet par le Ministre chargé des Transports, composée de professionnels qualifiés et expérimentés dans le domaine aéronautique, qui y désigne l'enquêteur principal. Elle siège au Ministère chargé des Transports.

Cette Commission est fonctionnellement indépendante, notamment des autorités aéronautiques nationales responsables de la certification en général, de la navigabilité, des opérations aériennes, de l'entretien, de la délivrance des licences du personnel, de la surveillance des exploitants notamment du contrôle de la navigation aérienne, de l'exploitation des aéroports et aérodromes, des compagnies de transport aérien, et de toute autre partie dont les intérêts peuvent entrer en conflit avec la mission qui lui est confiée.

Elle est chargée de la collecte et de l'analyse de données relatives à la sécurité aérienne, notamment à des fins de prévention, pour autant que ces activités n'affectent pas son indépendance et n'impliquent de sa part aucune responsabilité d'ordre réglementaire, normative ou administrative.

Les enquêteurs attachés à cette Commission, tenus au secret professionnel, agissent en toute indépendance et ne reçoivent, ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité. Ils prêtent devant le Doyen du Tribunal de Première Instance de Port-au-Prince le serment suivant :

« Je jure de remplir fidèlement mes fonctions, d'observer en tous 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 de la Loi sur l'Aviation Civile et des textes qui en découlent pour son application, de toutes Conventions Internationales relatives à l'Aviation Civile auxquelles la République d'Haïti est ou sera partie ; je jure également de ne rien révéler ou utiliser de ce qui sera porté à ma connaissance, d'agir et de me conduire toujours loyalement dans l'exercice de mes fonctions d'Enquêteur de la Commission d'Enquête d'Accident Aéronautique ».

Toutefois, des inspecteurs de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) peuvent être chargés d'effectuer, sous le contrôle de cette Commission, certaines opérations d'enquête prévues au présent Titre.

Article 107.- Si nécessaire, la Commission peut demander l'assistance d'organismes ou d'entités d'autres États membres signataires de la Convention de Chicago pour qu'ils fournissent :

- 1) les installations, équipements et appareils qui leur permettent :
 - a) 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 ;
 - b) d'exploiter les indications des enregistreurs de bord ;
 - c) de mettre en mémoire et exploiter les données informatiques concernant les accidents de l'aéronef ;
- 2) des 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.

Le cas échéant, l'État haïtien, représenté par les Ministres chargés des Transports, des Affaires Étrangères et de la Justice, de concert avec l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) et la Commission d'Enquête d'Accident Aéronautique (CEAA), peut :

- 1) déléguer à un autre État contractant à la Convention de Chicago, tout ou partie d'une enquête technique ;
- 2) accepter la délégation d'un autre État contractant à la Convention de Chicago, de tout ou partie d'une enquête technique.

CHAPITRE II**POUVOIRS DES ENQUÊTEURS**

Article 108.- Les enquêteurs de la Commission d'Enquête d'Accident Aéronautique (CEAA), de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) et, le cas échéant, les autorités responsables de l'enquête judiciaire, sont autorisés notamment à :

- 1) avoir librement accès au lieu de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'appareil, son contenu ou son épave ;
- 2) effectuer un relevé immédiat des indices et un prélèvement contrôlé de débris ou d'éléments aux fins d'examen ou d'analyse ;
- 3) avoir accès dans le meilleur délai au contenu des enregistreurs de bord et de tout autre enregistrement, ainsi qu'à l'exploitation de ces éléments ;
- 4) avoir accès aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués sur le corps des victimes ;
- 5) procéder au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident ;
- 6) avoir accès immédiat aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués sur les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef, assister et exploiter les constatations faites dans le cadre des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente pour les besoins de l'enquête technique ;
- 7) procéder à l'audition de témoins ;
- 8) avoir librement accès aux informations pertinentes détenues par le propriétaire, l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef et par les autorités responsables de l'aviation civile ou de l'aéroport.

Article 109.- Les enquêteurs peuvent exiger, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, la communication des documents de toute nature relatifs aux personnes, entreprises et matériels en relation avec l'accident ou l'incident et notamment la formation et la qualification des personnes, la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation des matériels, la préparation du vol, la conduite, l'information et le contrôle de l'aéronef ou des aéronefs impliqués.

Article 110.- Lorsque ces documents sont placés sous scellés par l'autorité judiciaire, il en est établi une copie pour les enquêteurs.

Toutefois, les dossiers médicaux ne sont communiqués qu'aux médecins rattachés à la Commission. Seuls peuvent être communiqués les dossiers médicaux d'aptitude relatifs aux personnes chargées de la conduite, de l'information ou du contrôle de l'aéronef ou des aéronefs concernés.

Article 111.- Les médecins rattachés à la Commission, et désignés pour assister les enquêteurs reçoivent, à leur demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur les personnes chargées de la conduite, de l'information et du contrôle de l'aéronef ou des aéronefs en relation avec l'accident ou l'incident et des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.

Article 112.- Si nécessaire, les enquêteurs ont recours à la force publique dans l'exercice de leurs fonctions.

CHAPITRE III

PRÉSERVATION DES ÉLÉMENTS DE L'ENQUÊTE

- Article 113.-** Il est interdit à toute personne de modifier l'état des lieux où s'est produit un accident, d'y effectuer des prélèvements quelconques, de se livrer sur l'aéronef ou son épave à quelques manipulations ou prélèvements que ce soit, de procéder à son déplacement ou à son enlèvement, sauf si ces actions sont commandées par la nécessité de porter secours aux victimes ou ont été autorisées par l'autorité judiciaire après avis de l'enquêteur.
- Article 114.-** En cas d'accident ou d'incident, l'équipage concerné, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ainsi que les personnes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident et leurs préposés prennent toutes les dispositions de nature à préserver les documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête, et notamment à éviter l'effacement après le vol de l'enregistrement des conversations et alarmes sonores.

CHAPITRE IV

PROCÈS-VERBAUX DE CONSTAT

- Article 115.-** Des procès-verbaux sont établis par les enquêteurs à l'occasion des opérations effectuées en application de l'article 105.

Les procès-verbaux comportent 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 et 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.

Lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, une copie du procès-verbal est adressée à l'autorité judiciaire compétente.

CHAPITRE V

DIFFUSION DES INFORMATIONS ET DES RAPPORTS D'ENQUÊTE

- Article 116.-** Les personnes chargées de l'enquête, y compris les enquêteurs, les membres de la Commission, les inspecteurs de l'Office National de l'Aviation Civile (ONAC) ainsi que les experts auxquels il est éventuellement fait appel sont tenus au secret professionnel. Par dérogation, le responsable de la Commission 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 grave :

- 1) aux autorités administratives chargées de la sécurité, dont le Directeur Général de l'ONAC ;
- 2) aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transport ou de leurs équipements ;
- 3) aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des infrastructures ou des matériels de transport ;
- 4) aux personnes physiques et morales chargées de la formation des personnels.

Le cas échéant, le responsable de la Commission, dans le cadre de sa mission, est habilité à rendre publiques des informations à caractère technique sur les constatations faites par les enquêteurs, le déroulement de l'enquête technique et, éventuellement, les conclusions provisoires.

En cours d'enquête technique, la Commission peut émettre des recommandations de sécurité si elle estime que leur mise en œuvre immédiate est de nature à prévenir un accident ou un incident.

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, destinés notamment à prévenir la survenance d'accident ou de faciliter l'indemnisation des victimes, peuvent être communiqués à des autorités ou organismes habilités à cette fin, après avis du ou des Ministres concernés. Les agents relevant de ces autorités ou organismes, qui reçoivent ces informations, sont tenus au secret professionnel.

Les informations ou documents relevant du secret de l'enquête ou de l'instruction judiciaire peuvent être communiqués aux enquêteurs avec l'accord du Procureur de la République dans le ressort où l'accident ou l'incident a eu lieu.

TITRE XI

AÉRODROMES

CHAPITRE I^{er}

CRÉATION ET EXPLOITATION

- Article 117.-** Les conditions de création, d'ouverture et de fermeture d'un aérodrome, d'un hélicoptère ou d'une hélicoptère civile ouverte à la circulation aérienne sont fixées par voie réglementaire.
- Article 118.-** La création d'un aérodrome, d'un hélicoptère ou d'une hélicoptère civile destinés à la circulation aérienne publique, lorsqu'ils appartiennent à l'État, relève de la compétence de l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN).
- Article 119.-** L'ouverture à la circulation aérienne publique d'un aérodrome, d'un hélicoptère ou d'une hélicoptère civile est prononcée, avant sa certification, suite à une enquête technique conjointe entre l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN) et l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), chacun en ce qui le concerne.
- La fermeture d'un aérodrome, d'un hélicoptère ou d'une hélicoptère civile à la circulation aérienne publique est prononcée par décision motivée de l'AAN ou de l'OFNAC.
- Toute modification sur un aérodrome, un hélicoptère ou une hélicoptère civile ouverte à la circulation aérienne qui a un impact sur l'exploitation se fait en conformité avec les normes établies et est approuvée par l'AAN et l'OFNAC qui en vérifient l'exactitude.
- Article 120.-** L'utilisation d'un aérodrome, d'un hélicoptère ou d'une hélicoptère civile ouverte 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.
- Article 121.-** Les informations relatives aux caractéristiques et au fonctionnement d'un aérodrome, d'un hélicoptère ou d'une hélicoptère civile ouverte à la circulation aérienne publique sont transmises à l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) par l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN) pour publication.
- Article 122.-** Les espaces nécessaires à la création, l'extension et l'accessibilité d'un aérodrome, d'un hélicoptère ou d'une hélicoptère civile appartenant au domaine public de l'État donnent lieu si nécessaire à une déclaration d'utilité publique et, dans tous les cas d'urgence, à occupation temporaire de l'État.

Article 123.- Tout aéroport, hélicoptère ou hélisurface civils ouverts à la circulation aérienne publique sont soumis aux contrôles techniques de l'Office National de l'Aviation Civile (ONAC), conformément aux règlements en vigueur.

Article 124.- La création d'un aéroport, d'un hélicoptère ou d'une hélisurface civils destinés à la circulation aérienne, lorsqu'ils n'appartiennent pas à l'Etat, est assujettie à l'avis favorable d'une commission composée des personnalités suivantes :

- 1) le Ministre chargé des Transports, Président ;
- 2) le Ministre chargé de l'Intérieur, Vice-Président ;
- 3) le Ministre chargé de la Défense, Membre ;
- 4) le Ministre chargé du Commerce, Membre ;
- 5) le Ministre chargé de l'Environnement, Membre ;
- 6) le Directeur Général de l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN), Membre ;
- 7) le Directeur Général de l'Office National de l'Aviation Civile (ONAC), Membre ;

et est subordonnée à l'obtention d'une concession de l'AAN.

Ce contrat de concession est soumis pour approbation à la Cour Supérieure des Comptes et du Contentieux Administratif.

La demande, accompagnée du plan d'affaires dont le contenu est défini par l'AAN, est adressée à la commission par le biais du Ministre chargé des Transports. En cas d'avis favorable de ladite commission, l'AAN accorde une concession.

Le coût, la durée et les modalités des concessions sont fixés par l'AAN.

Le contenu du plan d'affaires est fixé par la commission.

Pour des raisons de haute sécurité nationale, par le biais de l'AAN et sans préjudice de sa part, l'Etat peut se substituer à l'exploitant d'un aéroport, d'un hélicoptère ou d'une hélisurface privés, conformément aux dispositions réglementaires.

CHAPITRE II

CLASSIFICATION ET DÉNOMINATION

Article 125.- Les aéroports, hélicoptères ou hélisurfaces destinés à la circulation aérienne font l'objet d'une classification établie en tenant compte des caractéristiques et de l'importance du trafic qu'ils assurent.

L'exploitant d'un aéroport, d'un hélicoptère ou d'une hélisurface destinés à la circulation aérienne aménage les installations appropriées à l'intention des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

Les critères de classification, les conditions techniques, la procédure ainsi que les effets du classement sont déterminées par voie réglementaire.

Article 126.- Les aéroports et hélicoptères internationaux civils sont des installations civiles où sont accomplies les opérations d'admission et de congé pour le trafic de transport international ainsi que les formalités afférentes aux douanes, à la police, à la santé publique, à la quarantaine et aux autres procédures du même ordre.

CHAPITRE III**OBLIGATION OPÉRATIONNELLE**

Article 127.- Les aéronefs venant ou se rendant à l'étranger utilisent un aéroport ou un hélicoptère international. Ils ne peuvent faire escale, ni à l'arrivée ni au départ, entre l'aéroport international et la frontière. Sauf en cas de force majeure, le départ ou l'atterrissage d'un aéronef ne peut se faire en dehors d'un aéroport sans autorisation expresse de l'Office National de l'Aviation Civile (ONAC), après coordination avec les services de douane et d'immigration, le cas échéant.

Les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aéroport ou un hélicoptère avec l'accord de la personne qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisée sont fixées par voie réglementaire. Ces cas touchent notamment les hélicoptères, ballons et aéronefs de traitement agricole et ultralégers motorisés (ULM).

CHAPITRE IV**EXPLOITATION DES AÉRODROMES OUVERTS
À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE**

Article 128.- L'exploitation des aéroports, hélicoptères ou hélicoptères civils appartenant à l'État peut être assurée en régie ou confiée à un tiers.

Article 129.- L'exploitation des aéroports, hélicoptères ou hélicoptères civils ouverts à la circulation aérienne publique autre que ceux mentionnés à l'article 128 est assurée directement par la personne physique ou morale qui signe le contrat de concession prévu à l'article 124. Cependant, l'exploitant peut confier la gestion à un tiers, moyennant approbation expresse de l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN).

L'AAN désigne à l'Office National de l'Aviation Civile (ONAC), pour approbation, la société ou la personne à qui il confie l'exploitation de l'aéroport.

CHAPITRE V**ZONE À ACCÈS LIMITÉ**

Article 130.- L'exploitant d'un aéroport ou d'une installation de navigation aérienne peut désigner, pour des raisons de sûreté, une zone dont l'accès est réservé aux personnes autorisées à cet effet. Il marque clairement la zone comme étant une zone à accès limité.

CHAPITRES VI**ASSURANCE**

Article 131.- L'exploitant d'un aéroport, hélicoptère ou hélicoptère est assuré pour sa responsabilité d'une manière qui satisfait l'Office National de l'Aviation Civile (ONAC), en relation avec la catégorie de l'aéroport exploité. L'assurance est contractée auprès d'une entreprise d'assurance établie en Haïti.

TITRE XII**RÉGIME DE LA CONCESSION**

Article 132.- Le régime de concession des installations et services aéroportuaires relève de la compétence exclusive de l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN).

Article 133.- La construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes peuvent être concédés dans le cadre d'une concession conformément à un cahier des charges préparé par l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN) qui précise les obligations respectives de l'exploitant et de l'État.

Article 134.- Sont soumis au régime de la concession entre autres :

- 1) l'exploitation d'un aéroport, d'un hélicopter ou d'une hélisurface ouverts à la circulation aérienne publique ou privée, ou d'une partie de celui-ci, ou de l'une de ses installations ;
- 2) le financement de tout ou partie d'un aéroport, d'un hélicopter ou d'une hélisurface ouverts à la circulation aérienne publique, sa construction et son exploitation ;
- 3) la réhabilitation ou l'entretien ou l'exploitation d'un aéroport, d'un hélicopter ou d'une hélisurface ouverts à la circulation aérienne publique ;
- 4) la création d'un aéroport, d'un hélicopter ou d'une hélisurface privés ou son exploitation ;
- 5) la fourniture des services au sol aux compagnies aériennes ;
- 6) la distribution des carburants et des lubrifiants ;
- 7) l'entretien et la réparation des aéronefs en escale ;
- 8) les traiteurs d'avions ;
- 9) l'exercice de tout commerce.

L'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN) utilise une procédure de négociation directe ou un appel à la concurrence pour attribuer une concession.

Article 135.- La concession est accordée à toute personne physique ou morale, ou à une collectivité territoriale qui s'engage à respecter les conditions générales d'exploitation de l'aéroport et les clauses d'un cahier des charges approuvé par l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN).

Article 136.- Sans préjudice des clauses particulières figurant dans le contrat de concession et dans le cahier des charges, l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN) peut prononcer d'office, sans indemnité, la déchéance de la concession lorsque le concessionnaire, entre autres :

- 1) ne démarre pas l'activité pour laquelle il a été autorisé dans les délais fixés dans le contrat de concession ;
- 2) ne remplit plus les conditions exigées pour l'exercice de son activité ;
- 3) a cessé son activité pour une durée supérieure à quatre-vingt-dix (90) jours;
- 4) ou son représentant légal a fait l'objet d'une condamnation judiciaire pour des délits compromettant l'activité exercée ou la réputation de l'aéroport ;
- 5) est mis en liquidation judiciaire par un jugement définitif.

Article 137.- Les concessions d'exploitation à l'intérieur d'un aéroport sont accordées par le concessionnaire de gestion après accord de l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN). Cet accord est donné au vu des projets du contrat de concession que le concessionnaire de gestion lui soumet à cet effet.

Article 138.- Pendant toute la durée du contrat de concession, le concessionnaire bénéficie de la jouissance entière sur la superficie de tous ouvrages, constructions, équipements fixes et installations à caractère immobilier qu'il réalise pour l'exercice de son activité. Le concédant en devient propriétaire à la fin de la concession à charge par lui, de rembourser la plus-value ou, s'il est inférieur, le coût des dépenses appréciées au moment du départ du concessionnaire selon un rapport de la Cour Supérieure des Comptes et du Contentieux Administratif.

Les ouvrages, constructions, équipements fixes et installations à caractère immobilier prévus par la concession ne peuvent être hypothéqués que pour garantir les seuls emprunts contractés par le bénéficiaire en vue de leur financement, leur réalisation ou leur extension.

Toutefois, tout contrat d'hypothèque est préalablement approuvé par l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN).

Article 139.- Le droit de jouissance, les ouvrages, les constructions, les équipements fixes et les installations à caractère immobilier, prévus par le contrat de concession ne peuvent être cédés ou transmis dans le cadre de fusion, absorption, scission de société, pour la durée restant à courir, y compris dans le cas de réalisation de sûreté portant sur lesdits droits et biens à une personne morale, qu'après accord préalable de l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN).

TITRE XIII

SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

Article 140.- Les dispositions du présent Titre sont applicables :

- 1) aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique créés par l'État ou par une collectivité territoriale ;
- 2) à certains aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par une personne physique ou morale autre que l'État ;
- 3) aux installations d'aides à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;
- 4) à certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne ;
- 5) aux zones urbaines et agricoles autour des aérodromes.

Article 141.- Afin d'assurer la sécurité de la circulation aérienne des aéronefs et de limiter les nuisances autour des aérodromes, il est institué des servitudes spéciales dites « servitudes aéronautiques ».

Ces servitudes comprennent :

- 1) 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 nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;
- 2) 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 de supporter l'installation de ces dispositifs ;
- 3) des servitudes aéronautiques de limitation des nuisances autour des aérodromes.

Article 142.- Il est interdit de créer ou de laisser subsister des obstacles, des plantations dans certaines zones grevées de servitudes aéronautiques définies à partir des limites extérieures des aérodromes et les emplacements prévus à l'article 140.

Les zones grevées de servitudes aéronautiques sont fixées par voie réglementaire et répertoriées par l'Office National de l'Aviation Civile (ONAC).

Article 143.- Les limites extérieures des aérodromes sont celles qui résultent d'un bornage établi contradictoirement en présence des propriétaires des terrains limitrophes ou de l'existence de ce qui suit, en bordure de l'aérodrome soit :

- 1) des limites naturelles, tels que cours d'eau ;
- 2) des limites administratives lorsque l'aérodrome est contigu à des dépendances du domaine public tel que route, chemin, canaux ;
- 3) pour une nappe d'eau, des limites définies par un système de repères tels que balise, alignement, relèvement.

Pour les aérodromes dont l'extension est décidée, il est établi un plan d'extension qui indique les limites jusqu'où sont portées les limites de l'aérodrome. Les zones définies à l'article 142 sont fixées à partir des limites extérieures de l'aérodrome tel qu'elles figurent au plan d'extension.

Les limites extérieures des installations et emplacements prévus à l'article 140 sont fixés de la même manière que les limites extérieures des aérodromes.

Article 144.- Les travaux d'entretien et de réparation des bâtiments ou de tous autres ouvrages, qui nécessitent l'utilisation d'engins ou de dispositifs susceptibles de présenter un danger pour la circulation aérienne, obtiennent l'autorisation préalable de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).

Article 145.- À l'intérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques et dans les cas de suppression ou de modification des bâtiments en matériaux durs et durables, il est procédé à l'expropriation.

Dans les autres cas, il est procédé au paiement d'une indemnité conformément à la législation en vigueur.

Article 146.- Sans avoir à indemniser pour l'installation des balisages, l'État dispose de tous les droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage ainsi que du droit d'installation de dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures.

Article 147.- Les servitudes prévues au présent Titre assurent à la navigation aérienne, conformément à l'annexe 14 de la Convention de Chicago ou aux autres conventions internationales en vigueur en Haïti, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

TITRE XIV

REDEVANCES

CHAPITRE I^{er}

REDEVANCES AÉROPORTUAIRES ET AÉRONAUTIQUES

Article 148.- Sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers et au public donnent lieu à une rémunération, sous la forme de redevances perçues au profit de l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN), à l'occasion entre autres des opérations suivantes :

- 1) l'atterrissage des aéronefs ;
- 2) le stationnement et l'abri des aéronefs ;

- 3) la distribution des carburants et des lubrifiants ;
- 4) l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises ;
- 5) l'occupation de terrains et d'immeubles du domaine public ;
- 6) l'exercice de tout commerce.

Les montants de ces redevances et les modalités de leur perception sont fixés par l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN).

L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) veille à ce que les redevances soient conformes aux recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

CHAPITRE II

REDEVANCE DE SÛRETÉ

Article 149.- Une redevance de sûreté est perçue auprès des passagers en vols domestiques et internationaux pour l'utilisation des équipements destinés au filtrage des passagers et de leurs bagages à l'effet de dépister les colis piégés ou engins explosifs, nocifs ou toutes autres substances ou matériels susceptibles de porter atteinte à la sécurité des aéronefs, dissimulables dans les bagages.

Le montant de cette redevance et les modalités de sa perception sont fixés par voie réglementaire.

CHAPITRE III

REDEVANCE DES PASSAGERS AU DÉPART DES VOLS INTERNATIONAUX

Article 150.- Les passagers au départ des vols internationaux sont assujettis au paiement d'une « redevance passagers » au profit de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) et de l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN) afin de leur procurer les ressources nécessaires pour maintenir le niveau de conformité requis par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en matière de sûreté et de sécurité ainsi que le développement ordonné et efficace de l'aviation civile d'Haïti.

Cette « redevance passagers » est perçue par les compagnies aériennes pour les vols réguliers et par les compagnies prestataires de service au sol pour les vols non réguliers ou charters, qui ont l'obligation d'en faire le dépôt mensuellement au compte : « Trésor Public – Redevances des Passagers » à la Banque de la République d'Haïti (BRH).

CHAPITRE IV

OBLIGATION DE PAIEMENT DES REDEVANCES

Article 151.- Les redevances sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments, outillage qu'elles rémunèrent. En cas de non-paiement des redevances dues par l'exploitant d'un aéronef, l'exploitant de l'aérodrome est admis à requérir de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) que l'aéronef soit retenu au sol jusqu'à consignation du montant des sommes litigieuses.

Les lignes aériennes qui n'effectuent pas le versement mensuel des redevances perçues conformément à l'article 150, dans les délais impartis, sont passibles d'une suspension des opérations, après mise en demeure.

TITRE XV**POLICE DES AÉRODROMES**

Article 152.- La Police Nationale d'Haïti est responsable des fonctions et activités de police afin de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Pour s'acquitter de ses obligations, un commissariat de police est attaché à chaque aéroport.

Les pouvoirs de police exercés au nom de la République d'Haïti sur l'ensemble des aéroports et aérodrômes ont pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté et la sécurité.

En dehors de tout préjudice, un agent de police attaché à l'aéroport peut utiliser la force raisonnable pour expulser de la zone réglementée tout contrevenant.

Les responsabilités spécifiques en matière de sûreté de l'aviation civile des services de la police des aérodrômes sont définies par voie réglementaire.

Article 153.- Les dispositions du présent Code relatives à la police des aérodrômes et des installations à usage aéronautique sont applicables entre autres :

- 1) sur les aérodrômes ouverts à la circulation aérienne publique ;
- 2) en tout lieu où il existe des installations destinées à assurer le contrôle de la circulation aérienne, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne, y compris les réseaux de câbles et canalisations qui les desservent ;
- 3) sur les dépendances des aérodrômes et les installations à usage aéronautique qui ne sont pas librement accessibles au public.

Article 154.- Il est fait obligation à tout exploitant ou toute personne agissant en leur nom d'alerter les services de sécurité de l'aéroport pour expulser de la zone réglementée tout contrevenant.

Article 155.- La police des aérodrômes est exercée par les agents de police préalablement agréés par l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN) selon les dispositions fixées par voie réglementaire.

Les officiers de la police judiciaire, quand ils sont requis, peuvent intervenir dans les aérodrômes, en coordination avec l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN).

Les agents des services de douane affectés aux aérodrômes ont autorité pour procéder à l'inspection des bagages de soute, du fret et des colis postaux.

Article 156.- En ce qui concerne la fouille des personnes, les interventions des agents de la sûreté des aérodrômes portent sur la mise en œuvre des dispositifs de contrôle. Avec le consentement de la personne, ils peuvent procéder à des palpations de sécurité. Dans ce cas, la palpation de sécurité est faite par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet, si cette dernière l'exige.

Les agents de sûreté des aérodrômes procèdent à l'inspection visuelle des bagages à main qui ne peuvent en aucun cas contenir des produits prohibés ou dangereux pour la sûreté et la sécurité des aéronefs.

Article 157.- L'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN) refuse ou retire l'accès aux zones réglementées lorsque la moralité d'un agent de police d'aérodrômes ou son comportement apparaît incompatible avec l'exercice des missions susmentionnées.

Article 158.- L'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN) est autorisée à prendre toutes les sanctions administratives en cas de violation des normes de sécurité ou de ses règlements par un exploitant ou concessionnaire.

TITRE XVI

SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

CHAPITRE I^{er}

NAVIGATION AÉRIENNE

Article 159.- Sont considérés comme services auxiliaires de la navigation aérienne tous services chargés de garantir sa sécurité, sa régularité et son efficacité, tels que la circulation aérienne, la météorologie aéronautique, l'information aéronautique, la communication-navigation-surveillance (CNS) et la coordination des opérations de recherche et de sauvetage.

Article 160.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) organise, administre et fixe les règles concernant les portions d'espace, conformément aux recommandations des conférences aéronautiques régionales.

La Direction de la Navigation Aérienne exploite les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien de la République d'Haïti entre autres, la région d'information de vol, les zones de contrôle, les routes aériennes dans lesquelles sont assurés des services de contrôle et d'alerte.

Article 161.- Les limites des diverses portions d'espace, les informations émanant des centres de contrôle ou d'information de vol ainsi que toute indication concernant le fonctionnement de ces divers services de la circulation aérienne, font l'objet de messages d'information aéronautique ou d'avis aux navigateurs aériens.

Article 162.- Les conditions relatives à la fourniture, par les services de météorologie, des informations nécessaires pour assurer une circulation aérienne sûre, ordonnée et efficace, sont fixées par voie réglementaire en conformité aux normes de l'Annexe 3 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

Article 163.- Seules des observations, prévisions et autres informations météorologiques, fournies par lesdits services, sont utilisées pour la préparation, la conduite et le contrôle des vols.

Article 164.- La Direction de la Navigation Aérienne prend les mesures qu'elle estime nécessaires pour l'établissement d'un réseau national de télécommunications aéronautiques et d'aides à la navigation aérienne.

Article 165.- La Direction de la Navigation Aérienne, chargée de l'exploitation et de la gestion des installations et des services de navigation aérienne, est astreinte à la souscription d'une police d'assurance « navigation aérienne ».

Article 166.- Tout système et équipement de radiocommunications et d'aides à la navigation aérienne existant ou à créer sont soumis au contrôle de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).

Article 167.- Conformément aux normes de l'Annexe 15 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale sur la publication d'informations aéronautiques, la Direction de la Navigation Aérienne élabore, publie et tient à jour ces informations et émet des avis aux navigateurs aériens.

Article 168.- Aux aéroports internationaux d'Haïti et, si nécessaire, aux aéroports domestiques, sont créés des bureaux d'information aéronautique d'aéroport chargés, sous le contrôle de la Direction de la Navigation Aérienne, de fournir aux équipages et exploitants les informations aéronautiques.

Article 169.- Les aides et services fournis par les services de la circulation aérienne aux aéronefs en vol donnent lieu à la perception, par la Direction de la Navigation Aérienne, des redevances de route correspondant à la rémunération des services rendus, notamment à l'occasion des opérations suivantes :

- 1) usage des dispositifs d'aides à l'atterrissage ;
- 2) utilisation de l'espace aérien haïtien en survol.

Article 170.- La Direction de la Navigation Aérienne fixe les modalités de calcul et de perception des redevances de survol et d'approche, conformément aux dispositions réglementaires.

CHAPITRE II

RECHERCHE ET SAUVETAGE

Article 171.- Un Service de coordination des opérations de recherche et de sauvetage est institué au sein de la Direction de la Navigation Aérienne. En coopération avec toutes autres autorités gouvernementales et entités concernées, ce service assure la coordination et l'organisation des recherches et du sauvetage national dans le but d'assister la Direction de la Navigation Aérienne à retrouver les aéronefs en détresse ou accidentés, par le biais du centre de coordination de recherche et de sauvetage.

Article 172.- Un Service et un Programme de recherche et de sauvetage est établi au sein du Ministère chargé des Transports. En coopération avec toutes autres autorités gouvernementales et services concernés, ce service coordonne les activités de recherche et de sauvetage dans le but d'assister ou de retrouver les aéronefs en détresse ou accidentés, par le biais de centre de coordination de recherche et de sauvetage.

Les modalités d'organisation et de fonctionnement de ce service, ainsi que les plans d'intervention et les moyens pour les mettre en œuvre, sont déterminées par arrêté.

Article 173.- Le Service de recherche et de sauvetage peut, s'il estime nécessaire, réquisitionner tout aéronef, véhicule ou embarcation. Il peut conclure des accords pour prestation d'assistance avec des autorités locales ou des personnes physiques ou morales privées.

Tout aéronef se trouvant dans l'espace aérien haïtien participe, dans la mesure de sa possibilité, aux opérations de recherche et de sauvetage.

Les frais de recherche et de sauvetage, les frais d'enlèvement, de destruction d'épaves sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef ou des ayants droit.

CHAPITRE III

ASSURANCE

Article 174.- Les organismes chargés de l'exploitation et de la gestion des installations et des services de navigation aérienne sont astreints à la souscription d'une police d'assurance « navigation aérienne ».

TITRE XVII

DU TRANSPORT AÉRIEN PUBLIC

CHAPITRE I^{er}

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 175.- Sans préjudice des dispositions du présent Code, le contrat de transport aérien international de personnes, de bagages, de marchandises et de courrier est régi par la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et par toutes autres conventions ou protocoles la modifiant ou la complétant et applicable au transport dans les États membres bien que le transport ne soit pas international au sens de cette convention.

Article 176.- Le transport aérien est à la fois un service public et une activité commerciale qui consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers et leurs bagages, des marchandises ou du courrier.

Le transport aérien de passagers, de marchandises, de courrier constitue une prestation de service réalisée par l'exécution d'un contrat de transport.

D'une manière générale, les rapports des entreprises de transport aérien avec les particuliers, usagers ou tiers peuvent donner lieu à une responsabilité contractuelle.

Article 177.- Sans préjudice des dispositions du présent Code, le contrat de transport aérien de personnes, de bagages, de marchandises, de courrier, est régi par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et de toute autre convention ou protocole la modifiant ou la complétant et applicable au transport dans les États membres bien que le transport ne soit pas international au sens de cette convention.

CHAPITRE II

CONTRAT DE TRANSPORT

Article 178.- Le contrat de transport aérien est celui par lequel une personne physique ou morale, appelée transporteur, s'engage moyennant rémunération à acheminer par air d'un point d'origine à un point de destination soit des personnes avec ou sans bagages, soit des marchandises reçues de l'expéditeur pour être remis à un destinataire, soit du courrier.

Les conditions de transport approuvées et homologuées par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) sont considérées comme des conditions de contrat valides sauf entente contraire entre les parties.

Le transporteur ne peut embarquer les passagers, même à titre gratuit, pour un transport international qu'après vérification qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues.

CHAPITRE III

ENTREPRISE DE TRANSPORT AÉRIEN

Article 179.- Est réputée entreprise de transport aérien public, au sens du présent Code, toute personne, physique ou morale, qui effectue le transport par aéronefs, moyennant une rémunération.

Article 180.- L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'un Certificat d'Exploitation Économique (CEE) et d'un Permis d'Exploitation Aérienne (PEA) accompagné des Spécifications d'Exploitation (OPS/SPECS) délivrés par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Ces documents sont délivrés notamment au vu de garanties morales, financières et techniques que présente l'entreprise intéressée et sur l'opportunité de la création d'un nouveau service de transport aérien.

Les conditions de renouvellement, de suspension ou de retrait de ces documents sont fixées par voie réglementaire.

Article 181.- Toute demande d'autorisation pour l'exploitation d'un service aérien comporte les renseignements fixés par voie réglementaire.

Les demandes produites dans le cadre d'un accord international bilatéral ou multilatéral sont introduites par voie diplomatique.

Article 182.- Aucune entreprise agréée, détentrice d'un Certificat d'Exploitation Économique (CEE), 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 183.- Les services aériens de transport public sont réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux.

Sont réputés réguliers les services aériens de transport public qui sont caractérisés par une série de vols accessibles au public entre deux ou plusieurs points fixés à l'avance suivant des itinéraires approuvés et se conformant à des horaires préétablis et publiés, ou ceux comportant une fréquence et une régularité telle que leurs vols constituent une série systématique.

Sont réputés non réguliers les services aériens de transport public qui ne réunissent pas toutes les caractéristiques énumérées au deuxième alinéa.

Article 184.- Nul ne peut transporter contre rémunération ou compensation par voie aérienne des personnes, des bagages, des marchandises ou du courrier quelconque entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire haïtien sans l'autorisation préalable de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), sous peine des sanctions prévues au présent Code.

CHAPITRE IV

CONTRAT DE TRANSPORT DE PASSAGERS

Article 185.- Le contrat de transport de passagers est conclu par la délivrance d'un titre de transport individuel ou collectif contenant :

- 1) les indications des points de départ et de destination ;
- 2) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie à la Convention de Montréal du 28 mai 1999 et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales.

L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent au 1) peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans ce paragraphe. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offre de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.

Le transporteur délivre au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré et lui donne un avis écrit indiquant que la Convention de Montréal du 28 mai 1999 régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

CHAPITRE V

CONTRAT DE TRANSPORT DU FRET ET DES COLIS POSTAUX

Article 186.- Le contrat de transport par air de marchandises est constaté par :

- 1) la délivrance d'une lettre de transport aérien ou récépissé ;
- 2) l'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter qui peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

Article 187.- La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent :

- 1) l'indication des points de départ et de destination ;
- 2) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie à la Convention de Montréal du 28 mai 1999 et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales ;
- 3) la mention du poids de l'expédition.

L'expéditeur est tenu, pour accomplir les formalités nécessaires de douane, de police et d'autres autorités publiques en conformité avec la législation applicable, d'émettre un document indiquant la nature de la marchandise. Cette disposition ne crée pour le transporteur aucun devoir, obligation ni responsabilité.

La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux :

- 1) le premier exemplaire porte la mention « pour le transporteur » ; il est signé par l'expéditeur ;
- 2) le deuxième exemplaire porte la mention « pour le destinataire » ; il est signé par l'expéditeur et le transporteur ;
- 3) le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées.

Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, ce dernier est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

Lorsqu'il y a plusieurs colis :

- 1) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes ;
- 2) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés de marchandises distincts.

Article 188.- Tout le fret destiné à être transporté par voie aérienne est soumis avant d'être placé à bord d'un aéronef à des contrôles appropriés de sûreté par les exploitants d'aéronefs ou des agents agréés par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) comme agent habilité.

Article 189.- En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, le transporteur aérien met en œuvre ou s'assure de la mise en œuvre des mesures de sûreté sur le fret, les colis postaux, les passagers et leurs bagages, préalablement à leur embarquement dans les aéronefs.

Article 190.- Le transport des courriers et des colis postaux par voie aérienne fait l'objet d'un contrat conclu, conformément aux dispositions des Conventions d'Union Postale Universelle spécifiques au transport de courrier ou colis postaux. Elles sont définies par voie réglementaire.

Article 191.- Le fret ou les colis postaux qui ne peuvent pas faire l'objet de contrôle après leur conditionnement du fait de leurs caractéristiques sont remis à l'agent habilité exclusivement par un chargeur connu.

Article 192.- L'entreprise qui intervient dans l'organisation du transport de fret ou de colis postaux et qui met en place des contrôles et des procédures appropriées telles que décrites dans le Plan National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) est agréée en qualité d'agent habilité par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).

La demande d'agrément d'agent habilité est déposée à l'OFNAC après avis de l'exploitant d'aéronef.

L'agent habilité établit des relations d'affaires avec l'exploitant d'aéronef. Une version écrite du programme de sûreté de l'agent habilité est envoyée par l'exploitant d'aéronef à l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) pour validation et approbation.

Les critères de désignation de l'agent habilité sont définis par l'exploitant d'aéronef, les comptes rendus de ces évaluations sont adressés à l'OFNAC.

Article 193.- L'entreprise ou l'organisme qui met en œuvre directement ou sous son contrôle des mesures appropriées pendant le conditionnement du fret et des colis postaux expédiés à sa demande et qui préserve l'intégrité de ces marchandises jusqu'à leur remise à un agent habilité peut être agréé en qualité de chargeur connu par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).

Article 194.- En cas de dommage résultant d'un acte malveillant causé par des colis postaux ou du fret visés par le présent Titre, la responsabilité d'une entreprise ou d'un organisme agréé ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservance des procédures et mesures prévues par le présent Code.

Article 195.- Les agréments visés aux articles précédents peuvent être refusés ou retirés lorsque l'entreprise ou l'organisme ne se conforme pas aux obligations prévues par le présent Titre ou peut constituer, par sa méthode de travail ou le comportement de ses dirigeants ou agents, un risque pour la sûreté. Ils peuvent faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

Article 196.- Les inspecteurs de l'aviation civile ainsi que les agents des douanes vérifient que les entreprises ou organismes respectent les conditions de délivrance de l'agrément en qualité d'agent habilité.

À cet effet, ils ont accès, à tout moment, aux locaux et terrains à usage professionnel des entreprises ou organismes titulaires de l'agrément ou qui en demandent le bénéfice, à l'exception des pièces exclusivement réservées à l'habitation. Ils peuvent requérir, pour l'accomplissement de leurs missions, l'ouverture de tous colis, bagages et véhicules professionnels en présence du responsable de l'entreprise ou de l'organisme, ou de ses préposés en cas d'absence de celui-ci, et se faire communiquer les documents comptables, financiers, commerciaux ou techniques propres à faciliter l'accomplissement de leurs contrôles.

Les agents visés à l'alinéa précédent ainsi que des organismes techniques habilités à cet effet vérifient que les entreprises ou organismes respectent les conditions de délivrance de l'agrément en qualité de chargeur connu.

Article 197.- Les dispositions réglementaires fixent les conditions d'application du présent Titre. Ces dispositions tiennent compte des contraintes propres à chacune des catégories de personnes visées au présent Titre. Elles peuvent prévoir que le fret ou les colis postaux visés au présent Titre, ainsi que les correspondances et le transport de la presse sont soumis à des règles particulières. Elles déterminent également les prescriptions que les agents habilités doivent respecter en matière de réception et de contrôle pour éviter des dépôts et des expéditions anonymes. Elles fixent les modalités de fouille et d'inspection des bagages, des passagers et des installations aéroportuaires, et les obligations des transporteurs aériens et des exploitants des aérodromes à leurs égards dans le but d'assurer la sûreté. Elles fixent les obligations des transporteurs aériens et des exploitants des aérodromes en cas de menace d'actes de violence.

Article 198.- Tout engagement, convention ou clause contractuelle des entreprises et services aériens se rapportant à une pratique contraire à la libre concurrence est nul et de nul effet.

Article 199.- Les tarifs et les conditions de transport des services de transport aérien public sont soumis à dépôt préalable et à l'homologation administrative de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), dans les conditions fixées par les dispositions réglementaires.

Article 200.- Les entreprises exploitant les services aériens sont soumises durant l'exercice de leur activité aux contrôles découlant de l'application soit des conventions internationales, soit des Lois et règlements en vigueur se rattachant directement ou indirectement à la circulation aérienne, à la navigation aérienne, à l'exploitation technique des aéronefs.

CHAPITRE VI

AFFRÈTEMENT ET LOCATION D'AÉRONEFS

Article 201.- Le contrat d'affrètement est un contrat par lequel une personne appelée fréteur, qui a la disposition d'un aéronef, cède moyennant rémunération à une autre personne appelée affréteur l'utilisation de tout ou partie de la capacité de cet aéronef avec son équipage pour une durée déterminée.

Si le fréteur conserve la conduite technique de l'aéronef et la direction de l'équipage, le fréteur est considéré comme exploitant de l'aéronef et l'affréteur comme le transporteur à condition que le nom de ce dernier figure sur les divers documents constituant des contrats de transport.

Article 202.- Le contrat de location est un contrat par lequel le loueur cède, moyennant rémunération, à une autre personne appelée locataire, l'utilisation de la capacité totale d'un aéronef sans équipage pour une durée déterminée.

Le locataire qui assure la conduite technique de l'aéronef avec un équipage de son choix est considéré comme exploitant de l'aéronef et transporteur pour tous les contrats de transport auxquels il est partie.

Article 203.- Les contrats d'affrètement et de location, pour être opposables au tiers, font l'objet d'un écrit et sont soumis à l'approbation de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).

Lorsque la durée de l'affrètement ou de location est supérieure à trente (30) jours, le contrat est inscrit dans les spécifications d'exploitation de la compagnie dans les conditions définies par voie réglementaire.

CHAPITRE VII

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 204.- Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

Pour les dommages visés à l'alinéa précédent et ne dépassant pas, par passager, cent mille (100,000) droits de tirage spéciaux (DTS) devant être convertis en gourdes haïtiennes sur la base du cours de cette monnaie au moment du règlement, le transporteur ne peut pas exclure ou limiter sa responsabilité.

Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au premier alinéa dans la mesure où il dépasse cent mille (100,000) droits de tirage spéciaux (DTS) par passager s'il prouve :

- 1) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires ; ou
- 2) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

Article 205.- Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises.

Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

En cas de dommages subis par des passagers résultant d'un retard, la responsabilité du transporteur est limitée, par passager, à la somme de cinq mille (5000) droits de tirage spéciaux (DTS) convertis en gourdes haïtiennes sur la base du cours de cette monnaie au moment du règlement.

Article 206.- Sous réserve de dispositions contraires, dans le présent titre, le terme « bagages » désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés dont la personne transportée a conservé la garde.

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages.

Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages.

Dans le cas des bagages non enregistrés, dont la personne transportée a conservé la garde, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.

Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, perte, avarie au retard est limitée à la somme de mille (1,000) droits de tirage spéciaux (DTS) par passager devant être convertis en gourdes haïtiennes sur la base du cours de cette monnaie au moment du règlement, sauf « déclaration d'intérêt spécial » à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur est tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.

Article 207.- Les dispositions du dernier alinéa de l'article 206 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

Article 208.- Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, est limitée à la somme de dix-sept (17) droits de tirage spéciaux (DTS) par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur est tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 186, le poids total de ces colis est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise, par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit durant la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.

Article 209.- La révision à la hausse des limites de responsabilité fixée dans le présent chapitre pour tenir compte de l'inflation se fait en conformité avec les dispositions de l'article 24 de la Convention de Montréal du 28 mai 1999.

CHAPITRE VIII

EXONÉRATION

Article 210.- Dans le cas où il est fait preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne.

Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué.

CHAPITRE IX

ACTION EN RESPONSABILITÉ

Article 211.- Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application du présent Code un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État.

Dans les cas de transport régis par la définition de l'alinéa précédent à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par le présent Code, et est censé être une des parties du contrat de transport, pour autant que ce contrat a trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle. Au cas d'un tel transport, le passager ou ses ayants droit ne peuvent recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur assure la responsabilité pour tout le voyage.

S'il s'agit de bagages ou de marchandises, le passager ou l'expéditeur a recours contre le premier transporteur, et le destinataire ou le passager qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre peuvent, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs sont solidairement responsables envers le passager, l'expéditeur ou le destinataire.

Article 212.- La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le destinataire constitue présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport, à la lettre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés au 2) de l'article 186.

En cas d'avarie, le destinataire adresse au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard dans un délai de sept (7) jours pour les bagages enregistrés et de quatorze (14) jours pour les marchandises à dater de leur réception.

En cas de retard, la protestation est faite au plus tard dans les vingt et un (21) jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise a été mis à disposition.

Toute protestation est faite par écrit et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation. À défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf en cas de fraude de celui-ci.

Le transporteur n'est pas responsable s'il établit que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants :

- 1) la nature ou le vice propre de la marchandise ;
- 2) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires ;
- 3) un fait de guerre ou un conflit armé ;
- 4) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

Article 213.- L'action en responsabilité est intentée, sous peine de déchéance, dans un délai de deux (2) ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

Article 214.- Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux (DTS) dans le présent Code sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International (FMI). La conversion de ces sommes en gourdes haïtiennes (HTG) s'effectue, en cas d'instance judiciaire, suivant sa valeur en droit de tirage spécial à la date du jugement, selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International (FMI) pour ses propres opérations et transactions.

Les limites fixées n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à la Loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six (6) mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

Le tribunal ne peut pas accorder de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

CHAPITRE X

JURIDICTIONS COMPÉTENTES

Article 215.- L'action en responsabilité pour dommages aux personnes, bagages ou marchandises transportés est portée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du domicile du transporteur aérien, soit du siège social de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés à l'alinéa précédent ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

CHAPITRE XI

RESPONSABILITÉ DE L'EXPLOITANT À L'ÉGARD DES TIERS À LA SURFACE

Article 216.- L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux personnes et aux biens des tiers à la surface, par les évolutions de l'aéronef ou par les personnes ou objets qui en tombent.

Cette responsabilité est régie par les dispositions de la Convention de Rome de 1952 relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, amendée à Montréal le 23 septembre 1978.

Les dispositions du présent article sont applicables aux aéronefs haïtiens.

Article 217.- Les sommes mentionnées à l'article 11 de ladite Convention de Rome, amendée à Montréal le 23 septembre 1978, sont converties en gourdes haïtiennes. Il sera tenu compte du cours de cette monnaie tel qu'établi par la Banque de la République d'Haïti au moment du règlement.

CHAPITRE XII

RESPONSABILITÉ DU FAIT DE L'ABORDAGE ENTRE AÉRONEFS

Article 218.- En cas d'abordage de plusieurs aéronefs en évolution :

- 1) s'il est prouvé que la faute de l'exploitant de l'un de ces aéronefs ou celle de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions a été la cause de dommages à un autre aéronef ou d'autres aéronefs, ou du non-usage de ce ou ces aéronefs ou de dommage à des personnes ou des biens à bord de ce ou ces aéronefs, cet exploitant est responsable de tous les dommages ;
- 2) si les dommages sont dus à la faute des exploitants de deux ou plusieurs aéronefs, ou de leurs préposés, chacun d'eux est responsable à l'égard des autres du dommage subi par eux en proportion de la gravité de la faute qu'ils ont respectivement commise en causant le dommage.

Article 219.- Le régime de responsabilité de droit commun est applicable mais l'exploitant d'aéronef impliqué dans un abordage n'encourt pas une responsabilité supérieure aux limites suivantes :

- 1) pour la perte de l'autre aéronef ou le dommage subi par celui-ci, la valeur marchande avant l'abordage ou le coût des réparations ou du remplacement, le chiffre retenu étant le plus petit ;
- 2) pour le non usage de cet aéronef, 10% de la valeur retenue pour cet aéronef au paragraphe ci-dessus ;
- 3) pour la mort de personnes à bord de cet autre aéronef, pour les blessures ou retard subis par elles, dommages ou pertes des bagages ou marchandises, les montants prévus dans la Convention de Montréal du 28 mai 1999.

CHAPITRE XIII

ASSURANCES ET GARANTIES

Article 220.- Tout aéronef civil qui survole le territoire de la République d'Haïti qu'il soit immatriculé en Haïti ou à l'étranger est assuré en ce qui concerne la responsabilité de son exploitant pour les dommages causés aux tiers et les dommages causés aux personnes, aux bagages, au courrier et aux marchandises qu'il transporte.

Tout aéronef privé qui utilise l'espace aérien haïtien est couvert par une police d'assurance qui comprend les dommages causés aux tiers à la surface.

Article 221.- Pour les aéronefs immatriculés en Haïti l'assurance est contractée auprès d'une société d'assurance établie en Haïti et est accepté par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) après vérification de l'authenticité et de la validité de la police d'assurance. La société d'assurance et ses gérants peuvent être poursuivis, en cas de manquement à leurs obligations, conformément aux dispositions du Code de Commerce de la République d'Haïti.

Article 222.- Les garanties et assurances prévues par le présent Code et destinées à garantir la réparation des dommages résultant de responsabilités contractuelles ou extracontractuelles sont affectées spécialement et par préférence au paiement des indemnités correspondantes.

En cas d'accident entraînant la mort ou la lésion de passagers, l'exploitant, s'il y est tenu par la législation de son pays, verse sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et peuvent être déduites des montants versés ultérieurement à titre de dédommagement.

Le montant des avances est fixé par voie réglementaire.

Article 223.- Une attestation d'assurance est présentée à toute réquisition de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).

L'OFNAC veille à ce que les assurances prescrites au présent chapitre restent en vigueur pendant toute la période d'utilisation de tout aéronef en service.

L'OFNAC interdit le décollage de tout aéronef civil qui n'est pas en mesure de lui présenter un certificat d'assurance en état de validité.

Article 224.- Un transporteur peut stipuler dans un contrat de transport des limites de responsabilité plus élevée que celles qui sont prévues au présent Code, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité est nulle et de nul effet. La nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat.

TITRE XVIII

DU PERSONNEL NAVIGANT

Article 225.- Les pilotes, les mécaniciens navigants et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef sont pourvus d'une licence en état de validité et de qualifications, correspondant à ses fonctions, obtenues dans les conditions déterminées par voie réglementaire.

Certains aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés, en raison de leurs caractéristiques particulières, notamment de masse et de vitesse, peuvent être pilotés sans titre aéronautique dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Article 226.- Les titres aéronautiques désignés sous l'appellation de brevets, diplômes ou certificats attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvrent la voie à leurs titulaires vers l'obtention d'une licence de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) pour remplir les fonctions correspondantes, sous réserve, le cas échéant :

- 1) de la possession des qualifications propres à un type d'appareil, à un poste de travail, à un équipement ou aux conditions de vol ;
- 2) de l'aptitude médicale requise correspondante.

Article 227.- Les licences du personnel navigant sont délivrées par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) après examen et sont valables pour une période limitée. Leur renouvellement est conditionnel au maintien des aptitudes requises pour l'obtention initiale.

Article 228.- Les exigences d'aptitude médicale sont attestées par des médecins-examineurs désignés par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) dans des conditions fixées par voie réglementaire. Ces conditions précisent notamment les moyens matériels spécifiques à utiliser et la formation obligatoire en médecine aéronautique de ces médecins.

Les médecins-examineurs ont une connaissance et une expérience pratiques des conditions dans lesquelles les titulaires de licences et de qualifications exercent leurs fonctions.

L'OFNAC fait appel aux services de médecins-évaluateurs en qualité de superviseurs pour les médecins-examineurs désignés pour évaluer les rapports soumis aux services de délivrance des licences par les médecins-examineurs, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Les médecins-évaluateurs reçoivent une formation avancée dans la spécialisation de médecine aéronautique et ont une vaste expérience des aspects réglementaires et cliniques de la médecine aéronautique civile.

Les médecins-examineurs sont tenus de fournir au service de délivrance des licences des renseignements suffisants pour permettre aux médecins-évaluateurs d'effectuer des audits des attestations médicales.

Article 229.- Sont agréés par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) :

- 1) les organismes de formation pour l'obtention et le maintien des titres du personnel aéronautique ;
- 2) le personnel technique qui dispense la formation à l'intérieur de ces organismes ;
- 3) les programmes de formation.

Les conditions d'agrément fixées par voie réglementaire précisent les modalités d'organisation, les moyens humains et matériels, les garanties financières ainsi que les programmes de formation, les conditions opérationnelles et l'entretien des aéronefs utilisés pour la formation.

Article 230.- Les simulateurs de vol destinés à la formation ou au maintien des compétences du personnel navigant sont homologués par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) selon des conditions techniques définies par voie réglementaire. Cette homologation et son renouvellement sont conditionnels à la démonstration par l'opérateur du simulateur de sa capacité à maintenir la conformité du matériel à ces conditions techniques.

Article 231.- Les pilotes examineurs qui font passer les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence pour l'obtention et le renouvellement des titres aéronautiques et des qualifications sont habilités par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) à procéder au renouvellement des qualifications. Les conditions d'habilitation sont fixées par voie réglementaire. Elles portent notamment sur la détention des titres aéronautiques et des qualifications requises.

Article 232.- L'agrément des organismes de formation, celui des médecins examineurs ainsi que l'habilitation des pilotes examineurs prévus aux articles précédents, peuvent être suspendus provisoirement ou retirés définitivement lorsque l'une des conditions d'agrément ou d'habilitation cesse d'être satisfaite.

Les organismes de formation et leur personnel technique sont soumis au contrôle de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).

Article 233.- Les certificats médicaux, les formations, les épreuves d'aptitude, les contrôles de compétence ainsi que les homologations de simulateurs de vol, obtenus ou effectués dans un autre État dans des conditions équivalentes à celles établies par le présent Titre et les dispositions prises pour son application peuvent être reconnues valables par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), dans des conditions fixées par voie réglementaire, au même titre que les certificats médicaux, les formations, les épreuves d'aptitude, les contrôles de compétence et les homologations de simulateurs de vol prévus aux articles précédents. En outre, des épreuves supplémentaires peuvent être exigées dans des conditions fixées par voie réglementaire.

TITRE XIX

PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

CHAPITRE I^{er}

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 234.- La qualité de navigant professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes titulaires d'une licence haïtienne, d'un certificat de validation de licence étrangère ou d'une autorisation délivrée par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) leur permettant d'exercer 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 :

- 1) le commandement et la conduite des aéronefs ;
- 2) les services à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la marche et à la navigation de l'aéronef ;
- 3) le service à bord des autres matériels montés sur aéronefs, et notamment les appareils photographiques et météorologiques, les appareils destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manœuvre des parachutes ;
- 4) les services complémentaires de bord comprenant notamment, le personnel navigant commercial du transport aérien.

Le titulaire d'une licence de pilote privé ne fait pas partie de cette catégorie et n'est pas autorisé à s'engager à une quelconque activité aéronautique dans un but lucratif ou contre rémunération.

Article 235.- Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civil s'il n'est :

- 1) titulaire d'une licence aéronautique en état de validité ;
- 2) inscrit sur l'un des registres correspondant à ses fonctions dans une ou plusieurs des trois catégories suivantes :
 - a) essais et réception ;
 - b) transport aérien ;
 - c) travail aérien.

Lesdits registres sont tenus par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).

Article 236.- Pour être inscrit sur l'un des registres correspondant aux catégories mentionnées à l'article 235, le candidat ne doit pas avoir dans son casier judiciaire des mentions incompatibles avec l'exercice des fonctions auxquelles il postule.

Article 237.- L'activité de pilote ou de copilote ne peut être exercée dans le transport aérien public au-delà de l'âge de soixante (60) ans.

Toutefois, uniquement dans le cas des vols en équipage avec plus d'un pilote, l'intéressé aux titres aéronautiques valides et qui a l'aptitude médicale requise est maintenu en activité au-delà de soixante (60) ans pour une année supplémentaire, sur sa demande, à la condition qu'un seul des pilotes soit âgé de plus de soixante ans. Cette demande est formulée dans des conditions définies par l'Office National de l'Aviation Civile (ONAC). L'autorisation est renouvelable, si l'intéressé souhaite pouvoir continuer à exercer l'activité de pilote ou de copilote, dans la limite de l'âge de soixante-cinq (65) ans, chacune des quatre (4) années suivantes, dans les mêmes conditions.

Article 238.- L'activité de personnel navigant commercial 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-cinq (55) ans pour une année supplémentaire sur sa demande. Cette demande est formulée dans des conditions définies par l'Office National de l'Aviation Civile (ONAC). L'autorisation est renouvelable, si l'intéressé souhaite pouvoir continuer à exercer l'activité de personnel navigant commercial, dans la limite de l'âge de soixante-cinq (65) ans, chacune des neuf (9) années suivantes, dans les mêmes conditions.

CHAPITRE II

ÉQUIPAGE, ATTRIBUTIONS ET POUVOIRS DU COMMANDANT DE BORD

Article 239.- 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 commandement de bord.

Article 240.- Le commandant de bord assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission et est responsable de cette dernière.

Dans le cadre de l'exercice de ses fonctions, le commandant de bord est responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le vol.

Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit, entre autres, l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef.

Il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol, changer éventuellement de destination chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité et, sous réserve, d'en rendre compte en fournissant les motifs de sa décision.

Article 241.- Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, il peut s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Si le choix est possible, il jette les marchandises de faible valeur.

Article 242.- Le commandant de bord est consignataire de l'aéronef et il est responsable de son chargement. En cas de difficulté dans l'exercice de son mandat, il demande des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il prend toutes les mesures et dispositions nécessaires à l'accomplissement de sa mission et il a le droit sans mandat spécial :

- 1) d'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;

- 2) de faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ;
- 3) de prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;
- 4) d'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et le congédier.

En cas de décès ou d'empêchement du commandant de bord pendant le vol, le commandement de l'aéronef est assuré de plein droit jusqu'au lieu de l'atterrissage par le co-pilote ou un membre d'équipage selon l'ordre fixé par la liste nominative de l'équipage dressé avant chaque vol.

Article 243.- Lorsque le commandant de bord est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction aux lois pénales de l'État d'immatriculation de l'aéronef ou un acte qui peut compromettre ou compromet la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, ou compromet le bon ordre et la discipline à bord, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte qui sont nécessaires :

- 1) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord ;
- 2) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;
- 3) pour lui permettre de débarquer ladite personne et la remettre aux autorités compétentes conformément aux dispositions du présent Titre.

Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.

Article 244.- Le commandant d'aéronef peut débarquer cette personne sur le territoire de tout État où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visées à l'article 243.

Il informe les autorités de l'État sur le territoire duquel il débarque une personne, conformément aux dispositions du présent article, de ce débarquement et des raisons qui l'ont motivé.

Article 245.- Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions de l'article 243 cessent d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins que :

- 1) ce point ne soit situé sur le territoire d'un autre État et que les autorités de cet État ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte n'aient été imposées à celle-ci, pour permettre sa remise aux autorités compétentes ;
- 2) l'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le commandant de bord ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes ;
- 3) la personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte.

Article 246.- Lorsque le commandant de bord est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, conformément aux lois pénales de l'État d'immatriculation de l'aéronef, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout État sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.

Le commandant de bord, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir avec à bord une personne qu'il a l'intention de remettre conformément aux dispositions de l'alinéa précédent, fait connaître cette intention aux autorités de cet État ainsi que les raisons qui la motivent.

Le commandant de bord communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui, conformément à la Loi de l'État d'immatriculation de l'aéronef, sont légitimement en sa possession.

Article 247.- Lorsque l'application des mesures prévues par le présent Titre est conforme à celui-ci, ni le commandant de bord, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures.

Article 248.- En cas de détournement ou d'intervention illicite, ni le commandant de bord, ni un autre membre de l'équipage, ne saurait être tenu pour responsable des décisions prises sous la menace et l'emploi de la force qui pourraient être contraires aux règles de la circulation aérienne et aux règles de la sécurité.

Article 249.- Le commandant de bord est responsable des actes posés par les membres de son équipage tout au cours du vol.

TITRE XX

DE LA SÛRETÉ AÉRIENNE

CHAPITRE I^{er}

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 250.- L'objectif de la sûreté est d'assurer la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public dans toutes les questions relatives à la protection contre des actes d'intervention illicite envers l'aviation civile.

L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) est l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation civile en Haïti.

Article 251.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) a pour devoir et obligation l'application des normes de l'Annexe 17 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale. Il élabore un Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) qui met en application les règlements, les pratiques et les procédures pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, en tenant compte de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité des vols. Les règlements, les pratiques et les procédures en question doivent pouvoir répondre rapidement à toute menace accrue contre la sûreté.

Article 252.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) exige de l'administration de chaque aéroport servant à l'aviation civile qu'elle établisse, mette en œuvre, tienne à jour un Programme écrit de Sûreté Aéroportuaire (PSA) permettant de répondre aux exigences du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) et qu'elle le lui soumette pour approbation.

Article 253.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) exige aux exploitants d'aéronefs de soumettre un Programme écrit de sûreté répondant aux exigences du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) pour approbation.

Article 254.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) exige que chaque fournisseur de service de la circulation aérienne établisse et mette en œuvre des dispositions adéquates en matière de sûreté répondant aux exigences du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC).

Article 255.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) prend des mesures pour empêcher que des armes ou tout autre engin, article ou substance dangereux pouvant être employés pour commettre un acte d'intervention illicite, et dont le port ou le transport n'est pas autorisé, ne soient introduits, par quelque moyen que ce soit, à bord d'un aéronef effectuant un vol d'aviation civile.

Article 256.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) fait obligation aux exploitants d'aéronefs d'effectuer une visite de sûreté ou une fouille de l'aéronef avant son embarquement.

L'OFNAC a l'obligation de vérifier que ces visites de sûreté ou fouilles sont effectuées.

Article 257.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) veille à ce que les exigences en matière de conception d'aéroport, incluant les exigences relatives à l'architecture et aux infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des mesures de sûreté du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC), soient intégrées dans la conception et la construction de nouvelles installations et dans les modifications d'installations existantes aux aéroports.

CHAPITRE II

TRANSPORT DES PASSAGERS ET DES BAGAGES

Article 258.- En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, les passagers au départ des vols de transport aérien commercial, leurs bagages de cabine ainsi que leurs bagages de soute sont soumis à une inspection filtrage avant l'embarquement dans un aéronef au départ d'une zone de sûreté à accès réglementé.

Article 259.- Les passagers, leurs bagages de cabine et de soute qui ont été soumis à l'inspection filtrage sont protégés de toute intervention non autorisée depuis le poste d'inspection filtrage jusqu'à leur embarquement à bord de l'aéronef.

Article 260.- Les exploitants d'aéronefs ne transportent pas les bagages de personnes qui ne se trouvent pas à bord de l'aéronef. Ils ne transportent que des articles enregistrés comme bagages accompagnés ou comme bagages non-accompagnés inspectés filtrés selon les normes établies et acceptées au transport aérien.

CHAPITRE III

TRANSPORT DE FRET ET DES COLIS POSTAUX

Article 261.- Tout fret destiné à être transporté par voie aérienne est soumis avant d'être placé à bord d'un aéronef à une inspection filtrage.

Article 262.- En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, l'exploitant d'aéronef met en œuvre ou s'assure de la mise en œuvre des mesures de sûreté sur le fret et les colis postaux.

L'exploitant d'aéronef :

- 1) effectue des visites de sûreté ;
- 2) s'assure que ce fret ou ces colis postaux lui sont remis par un agent habilité.

Article 263.- Le fret ou les colis postaux qui ne peuvent pas faire l'objet d'inspection filtrage ou de contrôle après leur conditionnement du fait de leurs caractéristiques sont remis à l'agent habilité.

- Article 264.-** Peut être agréé en qualité d'agent habilité par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), l'entreprise ou l'organisme qui en fait la demande et intervient dans l'organisation du transport de fret ou de colis postaux et qui met en place des contrôles et des procédures appropriées telles que décrites dans le Programme National de Sécurité de l'Aviation Civile (PNSAC).
- Article 265.-** Une entreprise peut être qualifiée d'expéditeur connu sur demande déposée à l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) après avis de l'exploitant d'aéronef.
- Article 266.-** Les expéditeurs connus établissent des relations d'affaires avec l'exploitant d'aéronef. Une version écrite du programme de sécurité de l'expéditeur connu est envoyée par l'exploitant d'aéronef à l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) pour validation et approbation.
- Article 267.-** Les critères de désignation de l'expéditeur connu sont définis par l'exploitant d'aéronef, les comptes rendus de ces évaluations sont adressés à l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).
- Article 268.-** En cas de dommage résultant d'un acte malveillant et causé par des colis postaux ou du fret visés par le présent Titre, 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.
- Article 269.-** Les agréments visés aux articles précédents peuvent être refusés ou retirés lorsque l'entreprise ou l'organisme ne se conforme pas aux obligations prévues par le présent Titre ou peut constituer, par ses méthodes de travail ou le comportement de ses dirigeants ou agents, un risque pour la sécurité. Ils peuvent faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.
- Article 270.-** Les inspecteurs de sécurité de l'aviation civile ainsi que les agents des douanes vérifient que les entreprises ou organismes respectent les conditions de délivrance de l'agrément en qualité d'agent habilité.

À cet effet, ils ont accès, à tout moment, aux locaux et terrains à usage professionnel des entreprises ou organismes titulaires de l'agrément ou qui en demandent le bénéfice. Ils peuvent requérir, pour l'accomplissement de leurs missions, l'ouverture de tous colis, bagages et véhicules professionnels en présence du responsable de l'entreprise ou de l'organisme, ou de ses préposés en cas d'absence de celui-ci, et se faire communiquer les documents comptables, financiers, commerciaux ou techniques propres à faciliter l'accomplissement de leurs contrôles.

Les agents visés au présent article ainsi que ceux des organismes techniques habilités à cet effet vérifient que les entreprises ou organismes respectent les conditions de délivrance de l'agrément en qualité d'expéditeur connu.

- Article 271.-** Les dispositions réglementaires fixent les conditions d'application du présent Titre. Ces dispositions tiennent compte des contraintes propres à chacune des catégories de personnes visées au présent Titre. Elles peuvent prévoir que le fret ou les colis postaux visés au présent Titre sont soumis à des règles particulières pour des raisons de menaces accrues.

Elles déterminent également les procédures que les agents habilités doivent respecter en matière de réception et de contrôle pour éviter des dépôts et des expéditions anonymes.

Les dispositions réglementaires fixent les modalités de fouille et d'inspection du fret et des colis postaux, des installations aéroportuaires, ainsi que les obligations des exploitants d'aéronefs et des exploitants des aérodromes, dans le but d'assurer la sécurité.

Elles fixent les obligations des exploitants d'aéronefs et des exploitants des aérodromes en cas de menace d'actes de violence.

CHAPITRE IV**ZONE RÉGLEMENTÉE**

Article 272.- Après avoir obtenu le consentement de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) dans l'application de ses pouvoirs de contrôle et de surveillance, l'exploitant d'un aéroport ou d'une installation de navigation aérienne peut désigner, pour des raisons de sûreté, une zone dont l'accès est réservé aux personnes autorisées à cet effet. Il marque clairement la zone comme étant une zone à accès limité.

L'accès peut être limité en permanence ou pour, seulement, une certaine période de temps.

Les dispositions réglementaires fixent les conditions d'application du présent article.

Article 273.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) veille à ce que l'accès aux zones côté piste dans les aéroports servant à l'aviation civile soit contrôlé afin d'empêcher les entrées non autorisées. Il veille à ce que soient établies à chaque aéroport des zones de sûreté à accès réglementé désignées sur la base d'une évaluation des risques de sûreté.

L'OFNAC veille à ce que des systèmes d'identification de personnes et de véhicules soient mis en place pour empêcher les accès non autorisés aux zones côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé.

L'identité est vérifiée aux points de contrôle désignés avant d'autoriser l'accès à ces zones.

Article 274.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) veille à ce que les personnes, autres que les passagers, auxquelles est accordé un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport fassent préalablement l'objet d'une vérification de leurs antécédents.

Article 275.- Un agent de police du corps de police de l'aéroport peut utiliser la force raisonnable pour expulser toute personne qui contrevient au présent Titre.

CHAPITRE V**TRANSPORT DE CATÉGORIES SPÉCIALES DE PASSAGERS**

Article 276.- Le comportement indiscipliné ou perturbateur d'un passager, présentant un caractère grave pour la sûreté, est signalé immédiatement à la Police Nationale d'Haïti basée à l'aéroport. Cette dernière, après examen des éléments de preuve, défère ledit passager par devant le Tribunal compétent dans les vingt-quatre (24) heures qui suivent pour les poursuites judiciaires.

Article 277.- Tout passager perturbateur, remis par le commandant de bord à la police de l'aéroport, est acheminé par devant le Tribunal compétent dans les vingt-quatre (24) heures qui suivent pour les poursuites judiciaires.

Article 278.- Les exploitants d'aérodromes ainsi que les exploitants d'aéronefs ont la responsabilité de sensibiliser les passagers à l'inadmissibilité et aux conséquences judiciaires d'un comportement indiscipliné ou perturbateur à l'intérieur des installations aéroportuaires et à bord des aéronefs.

Article 279.- La décision de déployer des agents de sûreté à bord des aéronefs reste de la compétence de l'État de l'exploitant d'aéronef. Cependant, il veille à ce que ceux-ci soient des agents gouvernementaux qui sont spécialement sélectionnés et formés, en tenant compte des aspects de sécurité et de sûreté à bord d'un aéronef, et qu'ils soient déployés en fonction de l'évaluation des risques pour la sûreté de l'aviation civile faite par l'autorité concernée.

Le déploiement de ces agents est coordonné avec l'exploitant d'aéronef concerné et gardé strictement confidentiel. Cependant, l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) est notifié à chaque fois que ces agents sont à bord.

Article 280.- Le port d'armes à feu, à bord des aéronefs par des agents chargés de l'application de la Loi ou par d'autres personnes habilitées agissant dans l'exercice de leurs fonctions, fait l'objet d'une autorisation spéciale. Un agent de la Police Nationale d'Haïti, basé à l'aéroport, détermine que les armes ne sont pas chargées et, le cas échéant, qu'elles sont placées à un endroit inaccessible à quiconque pendant la durée du vol.

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

Article 281.- Les exploitants d'aéronefs incluent dans leurs programmes de sûreté des mesures et procédures destinées à assurer la sécurité à bord de leurs aéronefs lorsque ceux-ci doivent assurer le transport de personnes faisant l'objet de mesures judiciaires ou administratives. Le pilote commandant de bord est informé de la présence de tels passagers.

TITRE XXI

FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN

Article 282.- L'objectif de la facilitation est d'assurer, par la publication de règlements relatifs à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé des passagers, des mesures et procédures visant à faciliter et accélérer le trafic aérien ainsi qu'à éviter des retards importants aux aéronefs, aux équipages, aux passagers et au fret conformément à l'Annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ainsi que de déterminer et de coordonner les orientations stratégiques qui améliorent les contrôles tout en assurant une fluidité du trafic aérien pour le développement et la sécurité du transport aérien.

Article 283.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) est l'organisme compétent en matière de facilitation du transport aérien en Haïti. En tant que tel, il :

- 1) assure l'élaboration et l'exécution du Programme National de Facilitation du Transport Aérien (PNFTA), lequel est fondé sur les dispositions de facilitation prévues à la Convention de Chicago et à son Annexe 9, « Normes et pratiques recommandées internationales – Facilitation » ;
- 2) agit comme point focal pour toute question relative à la facilitation et, à ce titre, reçoit toutes correspondances et se charge de notifier à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) les différences par rapport à l'Annexe 9 et de tenir ces notifications à jour ;
- 3) examine et valide les procédures de facilitation au niveau national conformément aux normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 et veille à la mise en œuvre effective du Programme National de Facilitation du Transport Aérien (PNFTA).

TITRE XXII

COMITÉ NATIONAL DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE, COMITÉ NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN, COMITÉS ET PROGRAMMES DE SÛRETÉ

CHAPITRE I^{er}

COMITÉ NATIONAL DE SÛRETÉ

Article 284.- Le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CNSAC) a pour objet la coordination des activités au niveau national afin d'assurer la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale et de garantir que le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) est régulièrement ajusté pour répondre aux besoins de la politique de l'État et aux changements de la menace.

Le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CNSAC), présidé par le Ministre chargé des Transports, est composé des membres suivants :

- 1) le Ministre chargé de la Justice, Vice-Président ;
- 2) le Ministre chargé des Affaires Étrangères, Membre ;
- 3) le Ministre chargé de l'Intérieur, Membre ;
- 4) le Ministre chargé de la Défense, Membre ;
- 5) le Ministre chargé des Finances, Membre ;
- 6) le Ministre chargé de la Santé Publique, Membre ;
- 7) le Ministre chargé du Commerce, Membre ;
- 8) le Directeur Général de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), Secrétaire ;
- 9) le Directeur Général de l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN), Membre ;
- 10) un représentant des exploitants nationaux d'aéronefs, Membre.

Article 285.- Le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CNSAC) peut être consulté sur toute question relative à la sûreté de l'aviation civile.

Le fonctionnement du Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CNSAC) est déterminé par le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC).

Article 286.- Le Président du Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CNSAC), sur la base des rapports d'intelligence ou d'informations, demande à l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) de prendre des mesures pour protéger les systèmes de technologies de l'information et de communication utilisés aux fins de l'aviation civile contre des interventions qui peuvent compromettre la sécurité de l'aviation civile.

Article 287.- Le Président du Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) veille à ce que l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) prenne des dispositions aux aéroports pour examiner, neutraliser ou, enlever, si besoin, tout dispositif soupçonné d'être dangereux, ou tout autre objet considéré comme potentiellement dangereux.

Article 288.- Le Président du Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) veille à ce que l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) mette au point des plans d'urgence et à ce qu'il rende disponibles des moyens pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Les plans d'urgence et de contingence sont testés sur une base régulière par les autorités aéronautiques concernées.

Article 289.- Le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CNSAC) approuve le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC).

Article 290.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) mandate des inspecteurs de sûreté de l'aviation civile pour s'assurer de la mise en œuvre et de l'application du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) par les entreprises ou organismes évoluant dans le domaine de l'aviation civile assurant ou concourant à la mise en œuvre des mesures de sûreté tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des aérodromes, du personnel navigant et employé dans les zones réglementées des aérodromes.

Article 291.- Les inspecteurs de sûreté de l'aviation civile, chargés de la mise en œuvre des contrôles de sûreté recrutés par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), sont soumis à des vérifications de leurs antécédents et à des procédures de sélection fixées par voie réglementaire.

Article 292.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) s'assure :

- 1) que les inspecteurs de sûreté de l'aviation civile, mettant en œuvre les contrôles de sûreté, possèdent toutes les compétences requises pour remplir leurs fonctions et sont adéquatement formées, conformément aux exigences du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC), et que leurs dossiers soient tenus à jour ;
- 2) que les inspecteurs de sûreté de l'aviation civile, mettant en œuvre les contrôles de sûreté, soient intègres et d'une conduite irréprochable.

Des normes de performance pertinentes sont établies. Et il est procédé à des évaluations initiales et périodiques pour veiller à ce que ces normes soient respectées.

Article 293.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) établit un Programme de Contrôle de la Qualité de la Sûreté de l'Aviation Civile. Il mandate des inspecteurs de sûreté de l'aviation civile, indépendants des ministères et organismes impliqués, pour s'assurer du contrôle de la qualité du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC).

Article 294.- Sur la base du rapport écrit d'un inspecteur de sûreté de l'aviation civile, l'exploitant d'aérodrome, l'exploitant d'aéronef ou tout autre organisme évoluant dans le domaine de l'aviation civile opérant tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des aéroports, a l'obligation de résoudre les déficiences constatées.

Au cas où la déficience nécessite un délai de résolution, les mesures correctrices sont exécutées en fonction des dispositions prévues dans le Programme National de Contrôle de la Qualité de la Sûreté de l'Aviation Civile.

Passé le délai de résolution imparti, l'organisme concerné est passible d'une amende allant de cent mille gourdes (HTG 100,000.00) à cinq cent mille gourdes (HTG 500,000.00) selon les conditions définies par voie réglementaire.

Passé le délai de paiement exigé, le contrevenant est assujéti à une astreinte de cinquante mille gourdes (HTG 50,000.00) par jour de retard jusqu'à concurrence de l'amende. Faute d'obtempérer, l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) impose une suspension temporaire des opérations ou révoque le permis d'exploitation.

Article 295.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) s'assure de la mise en œuvre du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC). Il approuve les programmes de sûreté et de formation en matière de sûreté des exploitants d'aéronefs, des exploitants d'aérodromes, des compagnies de restauration à bord, des agents habilités, des expéditeurs connus et de tout organisme évoluant dans le domaine de l'aviation civile tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des aéroports.

Article 296.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) certifie les instructeurs de sûreté et les agents de sûreté des exploitants d'aéronefs, des exploitants d'aérodromes, des compagnies de restauration à bord, des agents habilités, des expéditeurs connus et de tout organisme évoluant dans le domaine de l'aviation civile tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des aéroports.

Sur demande d'un exploitant, l'OFNAC peut approuver une entité autre que l'exploitant ainsi que son programme de formation en matière de sûreté pour la formation de ses agents de sûreté qui sont ensuite certifiés par l'OFNAC.

Les conditions d'approbation, de formation et de certification sont fixées par le Programme National de Formation.

Article 297.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) exige que les exploitants d'aéroport, desservant l'aviation civile internationale, établissent un Comité Local de Sûreté (CLS) présidé par le Directeur

de l'aéroport ou son représentant. Il est composé des représentants des entreprises ou organismes assurant ou concourant à la mise en œuvre des mesures de sûreté sur les aérodromes, des représentants des personnels navigants et des représentants des personnels employés dans les zones réservées des aérodromes.

Le Comité Local de Sûreté est chargé de la rédaction d'un Programme de Sûreté en conformité avec le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) suivant les conditions fixées par voie réglementaire.

Article 298.- Tout exploitant d'aéronef, agent habilité et expéditeur connu opérant sur un aéroport desservant l'aviation civile internationale, établit, met en œuvre et tient à jour un Programme écrit de Sûreté en conformité avec le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) suivant les conditions fixées par voie réglementaire et le soumet à l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) pour approbation.

Toute entité qui effectue des vols d'aviation générale, y compris des vols d'aviation d'affaires qui utilisent des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure à 5,700 kg, établit, met en œuvre, tient à jour un Programme écrit de Sûreté conforme aux exigences du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) et le soumet à l'OFNAC pour approbation.

Toute entité, qui effectue des vols de travail aérien, établit, met en œuvre, tient à jour un Programme écrit de Sûreté conforme aux exigences du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) et le soumet à l'OFNAC pour approbation. Le programme contient des caractéristiques opérationnelles spécifiques au type de vols effectués.

CHAPITRE II

COMITÉ NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN

Article 299.- Le Comité National de Facilitation du Transport Aérien (CNFTA) est constitué comme suit :

- 1) le Ministre chargé des Transports, Président ;
- 2) le Ministre chargé de l'Intérieur, Membre ;
- 3) le Ministre chargé des Affaires Étrangères, Membre ;
- 4) le Ministre chargé de la Justice, Membre ;
- 5) le Ministre chargé des Finances, Membre ;
- 6) le Ministre chargé de la Santé Publique, Membre ;
- 7) le Ministre chargé du Tourisme, Membre ;
- 8) le Ministre chargé de l'Environnement, Membre ;
- 9) le Ministre chargé de la Culture, Membre ;
- 10) le Ministre chargé de l'Agriculture, Membre ;
- 11) le Directeur Général de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), Membre ;
- 12) le Directeur Général de l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN), Membre ;
- 13) un représentant des exploitants nationaux d'aéronefs, Membre.

Il se réunit en session ordinaire deux (2) fois l'an pour évaluer et approuver les travaux des Comités de Facilitation d'Aéroport (CFA) et, au besoin, à l'initiative de l'un de ses Membres et sur convocation de son Président.

Le Secrétariat du Comité National de Facilitation du Transport Aérien (CNFTA) est assuré par l'OFNAC.

Le Comité National de Facilitation du Transport Aérien (CNFTA) est institué à titre d'organe consultatif pour :

- a) coordonner les activités de facilitation entre les ministères et les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs et les autres entités concernées par la mise en œuvre du Programme National de Facilitation ;
- b) émettre les avis sur la politique en matière de Facilitation du Transport Aérien ;
- c) évaluer l'efficacité du Programme National de Facilitation du Transport Aérien ;
- d) étudier les recommandations formulées par l'OFNAC concernant les besoins exprimés par les Comités de Facilitation d'Aéroport (CFA).

Le Comité National de Facilitation du Transport Aérien (CNFTA) est responsable de l'approbation du Programme National de Facilitation du Transport Aérien.

Article 300.- Les questions relatives à la facilitation au titre de l'Annexe 9 à la Convention internationale sur l'aviation civile, notamment celles concernant la douane, l'immigration, le congé des passagers et des mandataires, les quarantaines animale et végétale, la santé publique, les règlements sur l'environnement, sont traitées dans le Programme National de Facilitation du Transport Aérien.

Article 301.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) veille à ce que chaque aéroport, servant à l'aviation civile, ait en son sein un Comité de Facilitation d'Aéroport (CFA).

Ce Comité est dirigé par le Directeur de l'aéroport et est composé des cadres supérieurs des différents services d'inspection de l'aéroport, notamment : douane, immigration, santé, quarantaine, ainsi que des chefs d'escale des exploitants d'aéronefs assurant des vols internationaux à l'aéroport en question. Ses principales fonctions consistent à régler les problèmes quotidiens et à mettre en œuvre l'Annexe 9 à la Convention internationale sur l'aviation civile.

TITRE XXIII

TRAITEMENT DES PERSONNES, DES MARCHANDISES ET AUTRES ARTICLES

Article 302.- Les exploitants d'aérodromes, desservant l'aviation civile internationale, disposent de structures adéquates pour permettre à ce que le contrôle frontalier Douanes, Immigration, Quarantaine et autres, soit rapide et efficace. Ils fournissent des installations adéquates pour assurer l'embarquement et le débarquement des passagers et, de concert avec les exploitants d'aéronefs, prennent des mesures phytosanitaires et vétérinaires pour assurer l'hygiène dans les installations aéroportuaires.

Article 303.- Afin de faciliter et d'accélérer le congé des personnes arrivant ou partant par la voie aérienne, les services concernés adoptent des règlements de contrôle frontalier appropriés à l'environnement du transport aérien et les appliquent de manière à éviter les retards inutiles.

Article 304.- Les services concernés délivrent aux personnes des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM).

- Article 305.-** Les services concernés de délivrance de documents de voyage actualisent régulièrement les caractéristiques de sécurité des nouvelles versions de leurs documents de voyage, pour se prémunir contre leur usage indu et pour faciliter la détection de cas dans lesquels de tels documents ont été illicitement modifiés, reproduits ou délivrés.
- Article 306.-** Les services concernés de délivrance de documents de voyage établissent des contrôles sur la création et la délivrance des documents de voyage, pour se prémunir contre le vol de leurs stocks et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés.
- Article 307.-** Afin de faciliter et d'accélérer la mainlevée et le dédouanement de marchandises transportées par voie aérienne, les Services de douanes adoptent des règlements et des procédures appropriées au fret aérien et les appliquent de manière à éviter les retards inutiles.
- Article 308.-** Lorsque des installations appropriées le permettent, les exploitants d'aérodrome font en sorte, par la création de zones de transit direct ou au moyen d'autres dispositions, que les membres d'équipage, les passagers et leurs bagages, arrivant d'un autre État et poursuivant leur voyage vers un troisième État par le même vol ou par un autre vol à partir du même aéroport le même jour, soient autorisés à séjourner temporairement à l'aéroport d'arrivée sans être soumis aux formalités de contrôle frontalier d'entrée dans l'État de transit.

TITRE XXIV

PERSONNES EN BESOIN D'ASSISTANCE

- Article 309.-** Chaque exploitant d'aéronef veille à ce que les exploitants d'aérodrome fournissent des installations adéquates pour assurer l'embarquement et le débarquement rapides des passagers.
- Article 310.-** Lorsqu'elles voyagent, les personnes handicapées reçoivent une assistance spéciale, de façon à pouvoir bénéficier des services qui sont habituellement offerts au grand public. Cette assistance comprend la fourniture de renseignements et directives sous une forme pouvant être comprise par les voyageurs aux prises avec des difficultés d'ordre cognitif ou sensoriel.
- Article 311.-** Les exploitants d'aérodromes et les exploitants d'aéronefs prennent les mesures nécessaires pour rendre accessibles aux personnes handicapées tous les éléments de la chaîne de déplacement de la personne.
- Article 312.-** Les exploitants d'aérodromes prennent les mesures nécessaires pour que les installations et services d'aéroport soient adaptés aux besoins des personnes handicapées.
- Article 313.-** En cas d'accident d'aviation, les services concernés prennent des dispositions pour faciliter l'entrée sur le territoire, à titre temporaire :
- 1) aux membres de la famille des victimes de l'accident ;
 - 2) aux représentants autorisés de l'exploitant de l'aéronef accidenté, ou du partenaire de l'alliance à laquelle appartient l'exploitant ;
 - 3) aux autorités pertinentes des États concernés.
- Article 314.-** Les services concernés de l'État prennent toutes les dispositions nécessaires afin de faciliter le rapatriement des dépouilles vers leur pays d'origine, à la demande des familles des victimes ou de l'exploitant d'un aéronef accidenté.

ITRE XXV**INFRACTIONS ET SANCTIONS**

Article 315.- Deux catégories de sanctions sont prévues :

- 1) les sanctions administratives ;
- 2) les sanctions pénales.

Article 316.- L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) prend, sur la base du rapport d'un inspecteur de l'aviation civile ou d'un autre organisme compétent, établissant une infraction ou contravention, les sanctions administratives qui sont, selon le cas, l'avertissement, le blâme, la suspension, le retrait temporaire ou définitif d'une licence aéronautique, d'une autorisation ou d'un permis d'exploitation aérienne.

L'OFNAC peut aussi imposer des pénalités pour violation du règlement de l'aviation civile ou des dispositions fixées par le présent Code, sous réserve des autres sanctions à être prononcées par le Tribunal compétent.

Le taux des pénalités administratives, imposé et payé directement à l'OFNAC, dont le montant maximal est de dix millions de gourdes (10,000,000.00 HTG), et les modalités avec lesquelles elles peuvent être contestées, sont fixées par la Loi.

Article 317.- Sur la base du rapport d'un inspecteur de l'aviation civile ou d'un procès-verbal établi par tout officier de police judiciaire, ou d'une infraction dûment constatée par le commandant de bord d'un aéronef dans lequel a eu lieu l'infraction, le Tribunal compétent prend les sanctions pénales conformément aux lois de la République d'Haïti.

Les sanctions pénales sont prises lorsqu'il s'agit de crimes, délits ou contraventions, d'un acte qui met en danger la vie des usagers du transport aérien, des tiers à la surface ou qui compromet la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile.

Article 318.- En plus de leur juridiction de droit commun, les Tribunaux haïtiens sont compétents pour connaître :

- 1) des crimes, délits ou contraventions commis à bord d'un aéronef sur le territoire ou dans l'espace aérien haïtien, ou contre un aéronef immatriculé en Haïti, hors du territoire haïtien ;
- 2) des crimes, délits ou contraventions commis à bord ou contre un aéronef étranger :
 - a) quand l'auteur ou la victime est de nationalité haïtienne ou un ressortissant étranger qui a sa résidence en Haïti ;
 - b) quand l'aéronef atterrit en Haïti après la commission du crime, du délit ou de la contravention avec l'auteur présumé de l'infraction encore à bord ; ou
 - c) quand l'aéronef est loué sans équipage par un exploitant haïtien ayant son siège ou sa résidence en Haïti ;
- 3) des cas où les auteurs ou les complices des infractions ou tentatives d'infraction suivantes se trouvent en Haïti :
 - a) la capture illicite et actes de violence à bord d'un aéronef étranger, tels que définis par la Convention de La Haye du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs amendée par le Protocole additionnel à la Convention fait à Pékin le 10 septembre 2010 ;

- b) les actes illicites concernant un aéronef étranger, tels que définis par les alinéas (a), (b) et (c) de l'article 1 de la Convention de Montréal du 23 septembre 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile ;
- c) les actes illicites tels que définis à l'article 1 de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale faite à Beijing le 10 septembre 2010.

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

Article 319.- Les personnes morales ainsi que leurs dirigeants peuvent être retenus par le Tribunal pour responsables des infractions à une disposition du présent Code lorsque ces infractions ont été commises pour leur compte par tout employé agissant soit individuellement, soit en tant que membre d'un organe de la personne morale, ou en vertu :

- 1) d'un mandat de représentation de la personne morale ;
- 2) d'un pouvoir de prendre des décisions au nom de la personne morale ;
- 3) d'un pouvoir d'exercer un contrôle au sein de la personne morale.

Article 320.- Les personnes morales ainsi que leurs dirigeants peuvent être tenus pour responsables lorsque le défaut de surveillance ou de contrôle de la part d'une personne visée à l'article 319 a rendu possible la commission d'une infraction.

La responsabilité des personnes morales ainsi que de leurs dirigeants en vertu de l'alinéa précédent n'exclut pas des poursuites pénales contre les personnes physiques auteurs, incitateurs ou complices des infractions visées par le présent Code.

Dans une poursuite en raison d'une infraction au présent Code, le fait d'établir qu'elle a été commise par un employé ou un agent de l'accusé constitue une preuve suffisante de l'infraction, que l'employé ou l'agent ait été poursuivi ou non pour l'infraction, à moins que l'accusé n'établisse que l'infraction ait 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.

Article 321.- Sont punis d'une amende de deux cent cinquante mille gourdes (250,000.00 HTG) à six millions de gourdes (6,000,000.00 HTG) et d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an, ou de l'une de ces deux peines seulement, par le Tribunal compétent, l'exploitant technique, le propriétaire et, le cas échéant, l'exploitant commercial qui ont :

- 1) mis ou laissé en service un aéronef sans avoir obtenu un certificat d'immatriculation, un certificat de navigabilité, un certificat de limitation des nuisances si applicable, un permis d'exploitation aérienne ;
- 2) mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prescrites par le présent Code ou qui a apposé ou fait apposer des marques non conformes à celles portées sur le certificat d'immatriculation ou qui a supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques réglementaires ;
- 3) fait ou laissé circuler un aéronef dont la police d'assurance, le certificat de navigabilité ou le certificat de limitation de nuisances ne sont pas en état de validité ;

- 4) fait ou laissé circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du certificat de navigabilité ;
- 5) omis de tenir un quelconque des livres de bord ou y a porté des indications inexactes ou l'a détruit ;
- 6) omis d'assurer, de la manière prévue par le présent Code et les règlements en vigueur, l'entretien de ses aéronefs, des équipements de bord et autres, nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation ;
- 7) fait ou laissé circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux dispositions du présent Code et relatif à l'équipement des aéronefs, aux modalités de leur utilisation, à la composition des équipages et à leur limitation de temps de vol, aux biens transportés ;
- 8) mis ou laissé en service un aéronef affrété ou loué sans avoir obtenu l'approbation préalable du contrat par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).

Article 322.- Est puni d'une amende de deux cent cinquante mille gourdes (250,000.00 HTG) à six millions de gourdes (6,000,000.00 HTG) ou d'une peine d'emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an, par le Tribunal compétent, celui qui a ouvert ou exploité sans autorisation ou qui ne s'est pas conformé aux conditions imposées par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) : un aéroport, un organisme de maintenance, un organisme de formation, une compagnie de transport aérien ou toute autre exploitation relative à l'aéronautique.

Article 323.- Est puni d'une amende de deux millions de gourdes (2,000,000.00 HTG) à dix millions de gourdes (10,000,000.00 HTG) et d'une peine d'emprisonnement d'un (1) an à trois (3) ans ou de l'une de ces deux peines seulement, par le Tribunal compétent, le fait d'entraver l'action de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) ou de toute commission chargée des enquêtes en cas d'accident ou d'incident aérien soit :

- 1) en s'opposant à l'exercice des fonctions dont sont chargés les inspecteurs de l'OFNAC ou les enquêteurs de ladite commission ;
- 2) en refusant de leur communiquer les enregistrements, les matériels, les renseignements, les documents, rapports, livres et registres utiles, en les dissimulant, en les altérant, en les mutilant ou en les faisant disparaître ;
- 3) en négligeant ou refusant de comparaître, de témoigner ou de collaborer à une inspection ou une enquête.

Article 324.- Est punie d'une amende de soixante-dix mille gourdes (70,000.00 HTG) à six cent mille gourdes (600,000.00 HTG) et d'une peine d'emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an, ou de l'une de ces deux peines seulement, par le Tribunal compétent, toute personne qui a :

- 1) conduit un aéronef avec un certificat d'immatriculation ou de navigabilité ayant cessé d'être en état de validité ;
- 2) conduit un aéronef sans marques d'immatriculation ou avec les marques d'immatriculation illisibles. La même peine s'applique à tout le personnel navigant ;
- 3) conduit un aéronef sans avoir une licence appropriée. La même peine s'applique à tout le personnel navigant ;
- 4) survolé les zones interdites ou réglementées ;
- 5) atterri sans autorisation hors d'un aéroport ;

- 6) détruit des livres de bord d'un aéronef ou y aura porté des indications inexactes ;
- 7) conduit un aéronef sous l'influence d'alcool, de stupéfiants ou de narcotiques. La même peine pouvant être appliquée à tous les membres du personnel de conduite et à tous les membres du personnel aéronautique ;
- 8) commencé un vol sans être assuré que toutes les conditions de sécurité requises sont remplies ;
- 9) désobéi aux instructions des services de contrôle de la circulation aérienne;
- 10) exécuté sans autorisation des vols acrobatiques ou des vols rasants ;
- 11) contrevenu aux dispositions concernant les prises de vues aériennes ;
- 12) atterri, sans raison, en vol international, sur un aéroport qui n'est pas ouvert au service international ;
- 13) refusé, sans raison, de participer à des opérations de recherche et de sauvetage.

Article 325.- Est punie d'une amende de cinq cent mille gourdes (500,000.00 HTG) à un million de gourdes (1,000,000.00 HTG) :

- 1) toute entreprise de transport public, régulier ou non-régulier, qui :
 - a) a refusé, sans justification, l'accès du public à ses services de transport ;
 - b) a manqué aux obligations prescrites dans le permis d'exploitation et les spécifications d'exploitation;
 - c) n'a pas assuré, de la manière prévue par le présent Code, l'entretien de ses aéronefs, des équipements de bord et autres nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation ;
 - d) n'a pas suivi les routes et utilisé les aéroports indiqués sur le permis d'exploitation ;
 - e) ne soumet pas à l'approbation de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) les accords conclus avec d'autres entreprises ou qui, après approbation, modifie les termes desdits accords ;
 - f) conduit son exploitation en violation des tarifs, itinéraires, fréquences et horaires approuvés ou homologués par, ou déposés auprès de l'autorité de l'Aviation Civile Haïtienne selon les obligations prescrites par le présent Code ;
- 2) toute entreprise de services non-réguliers de transport public qui, sans autorisation préalable de l'OFNAC :
 - a) a annoncé des horaires et itinéraires de vol régulier ;
 - b) a annoncé des vols suivant une certaine fréquence ;
 - c) a fait payer des prix de passage ou des taux de fret pouvant constituer une concurrence ruineuse ou déloyale pour les services réguliers ;
 - d) a effectué périodiquement des vols entre des points desservis par une entreprise de transport régulier, à certains jours de la semaine et avec une fréquence telle qu'ils constituent une série de vols réguliers ;
- 3) toute personne physique ou morale qui, sans autorisation préalable de l'OFNAC, s'engage à la vente de titre de transport.

Le montant de l'amende est fixé par l'OFNAC.

Article 326.- Est punie d'une amende d'un million de gourdes (1,000,000.00 HTG) à cinq millions de gourdes (5,000,000.00 HTG) toute entreprise étrangère de transport aérien qui, sans autorisation préalable de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), a débarqué ou embarqué en Haïti des personnes ou du fret ou qui a effectué un service de cabotage sur le territoire haïtien.

Le montant de l'amende est fixé par l'OFNAC.

Article 327.- Est punie d'une amende de soixante-dix mille gourdes (70,000.00 HTG) à six cent mille gourdes (600,000.00 HTG) et d'une peine d'emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an, ou de l'une de ces deux (2) peines seulement, par le Tribunal compétent, toute personne qui exerce un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant en infraction aux dispositions du présent Code.

Article 328.- L'interdiction de conduire un aéronef quelconque ou d'y travailler à bord peut être imposée par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) pour une durée d'un (1) mois à six (6) mois au personnel navigant coupable d'infraction, conformément aux dispositions prises par voie réglementaire.

En cas de récidive, l'OFNAC prononce le retrait de la licence ou validation de licence si applicable, ou l'interdiction de conduire un aéronef ou d'y travailler à bord dans l'espace aérien de la République d'Haïti.

Article 329.- Est punie d'une amende de cinq cent mille gourdes (500,000.00 HTG) et de trois (3) mois à un (1) an d'emprisonnement, ou de l'une de ces deux (2) peines seulement, par le Tribunal compétent, toute personne coupable d'infractions aux dispositions du présent Code relatifs aux servitudes aéronautiques de dégagement, de balisage, et de zonage.

Un délai pour l'enlèvement ou la modification d'ouvrages frappés de servitude aéronautique ou pour pourvoir à leur balisage, ou qui ont été érigés dans une zone interdite, peut être prescrit par le Tribunal saisi sur la demande de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), sous peine d'une astreinte de cinquante mille gourdes (50,000 HTG) par jour de retard.

Si, à l'expiration du délai, la situation n'est pas régularisée, l'OFNAC fait exécuter les travaux d'office aux frais et risques des personnes responsables.

Article 330.- Est puni d'une amende de quarante-cinq mille gourdes (45,000 HTG) et de trois (3) mois à un (1) an d'emprisonnement, ou de l'une de ces deux (2) peines seulement, et est déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident, quiconque, sans autorisation ou sans avoir une carte d'accès en sa possession, pénètre ou séjourne sur des terrains interdits et zones réglementées par le présent Code ou par les consignes des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Le présent article s'applique à quiconque laisse pénétrer ou séjourner sur des terrains interdits et zones réglementées par le présent Code ou par les consignes des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique toute personne sans carte d'accès en sa possession ou véhicule non-autorisé.

Article 331.- Tous jets volontaires et inutiles d'objets ou matières susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface sont interdits à bord des aéronefs en cours de vol et sont punis d'une amende de cinq cent mille gourdes (500,000.00 HTG) et de trois (3) mois à un (1) an d'emprisonnement, ou l'une de ces deux (2) peines seulement, même si ces jets n'ont causé aucun dommage et sans préjudice de peines plus fortes qui peuvent être encourues en cas de délit ou de crime.

- Article 332.-** Est puni d'une amende de cinq cent mille gourdes (500,000.00 HTG) et d'une peine de trois (3) mois à un (1) an de prison, ou de l'une de ces deux (2) peines seulement, le fait :
- 1) de refuser d'obtempérer à une instruction légitime du commandant de bord d'un aéronef ou par un membre de l'équipage au nom du commandant de bord de l'aéronef aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef, de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord, ou de maintenir l'ordre et la discipline à bord ;
 - 2) de nuire au commandant de bord ou à un membre d'équipage dans l'exécution de ses devoirs en vertu du présent Code ;
 - 3) de commettre des voies de fait ou de proférer des menaces contre un membre de l'équipage ;
 - 4) de fumer dans les toilettes ou ailleurs dans l'aéronef ;
 - 5) de détériorer un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef;
 - 6) d'utiliser ou de détenir un dispositif électronique portatif ou autre objet dont l'utilisation ou la détention est interdite à bord d'un aéronef.
- Article 333.-** Sans préjudice de l'application des dispositions du Code pénal, ainsi que des lois applicables à la protection de l'environnement, est punie, d'une amende de cinq cent mille gourdes (500,000.00 HTG) et d'une peine d'emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui, sans raison valable, pollue, dégrade les sols et sous-sols, altère la qualité de l'air ou des eaux en infraction aux dispositions du présent Code.
- Article 334.-** Est puni d'un (1) an à dix (10) ans d'emprisonnement quiconque, autre qu'un agent d'une autorité administrative autorisée dans l'exercice de ses fonctions, donne pour le transport ou transporte à bord d'un aéronef civil une arme ou une marchandise dangereuse :
- 1) soit en contravention avec le présent Code ;
 - 2) soit sans le consentement du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef ou d'une personne dûment autorisée par l'un ou l'autre à donner ce consentement ;
 - 3) soit avec le consentement mentionné au 2) mais sans satisfaire à toutes les conditions auxquelles le consentement était subordonné ;
 - 4) soit tente de commettre l'une des infractions énumérées aux 1), 2) et 3) ;
 - 5) soit est le complice de la personne qui commet ou tente de commettre l'une de ces infractions énumérées aux 1), 2) et 3).
- Article 335.-** Est punie de vingt (20) à trente (30) ans d'emprisonnement toute personne qui, illicitement et intentionnellement s'empare d'un aéronef en service ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence, ou par contrainte, ou par toute autre forme d'intimidation, ou par tout moyen technologique.
- Article 336.-** Est punie de vingt (20) à trente (30) ans d'emprisonnement toute personne qui illicitement et intentionnellement :
- 1) 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 ;
 - 2) 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 ;

- 3) 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 ;
- 4) détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement ;
- 5) interfère ou empêche, d'une manière quelconque, les communications radioélectriques aéronautiques, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ;
- 6) utilise un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- 7) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol ;
- 8) fait usage d'un dispositif laser en direction d'un aéronef.

Article 337.- Est puni de vingt (20) à trente (30) ans d'emprisonnement toute personne, commanditaire, organisateur, complice, et gérant d'entreprise qui intentionnellement :

- 1) libère ou décharge ou fait libérer ou décharger à partir d'un aéronef en service une arme BCN ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- 2) lance des cyber-attaques contre des installations de navigation aérienne ;
- 3) participe au détournement ou au sabotage d'un aéronef en service.

Article 338.- Est puni de vingt (20) à trente (30) ans d'emprisonnement quiconque aide une personne à se soustraire à une enquête, à des poursuites ou à une peine, en sachant que cette personne a commis un acte qui constitue une infraction visée au présent Code, ou qu'elle est recherchée en vue de poursuites criminelles pour une telle infraction par les autorités d'application de la Loi, ou qu'elle a été condamnée pour une telle infraction.

Article 339.- Est punie de vingt (20) à trente (30) ans d'emprisonnement toute personne qui, illicitement et intentionnellement, à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme :

- 1) accomplit à l'encontre d'une personne, dans un aéroport, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves ou la mort ; ou
- 2) détruit ou endommage gravement les installations d'un aéroport, des aéronefs incluant ceux qui ne sont pas en service ou interrompt les services de l'aéroport ;
- 3) pose un acte de nature à compromettre la sécurité dans un aéroport.

Article 340.- Est punie d'une amende de dix mille gourdes (HTG 10,000.00) à deux cent mille gourdes (HTG 200,000.00) et d'un emprisonnement d'un jour à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement :

- 1) toute personne qui entre ou reste dans une zone réglementée sans détenir une carte d'accès prescrite par les dispositions réglementaires ;
- 2) toute personne qui entre ou reste dans une zone réglementée avec un véhicule sans détenir une autorisation à cet effet pour ledit véhicule, tel que prescrit par les dispositions réglementaires ;
- 3) toute personne ayant la garde d'un poste de contrôle d'une zone à accès réglementé qui laisse pénétrer les personnes ou véhicules visés aux 1) et 2).

TITRE XXVI**DISPOSITIONS FINALES**

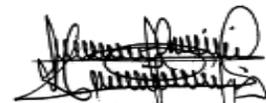
Article 341.- Les textes réglementaires existant continuent de s'appliquer en tout ce qui n'est pas contraire au présent Code.

Article 342.- Le présent Décret abroge toutes Lois ou dispositions de Lois, tous Décrets-Lois ou dispositions de Décrets-Lois, tous Décrets ou dispositions de Décrets qui lui sont contraires et sera publié et exécuté à la diligence du Ministre des Travaux Publics, Transports et Communications, du Ministre de l'Économie et des Finances, et du Ministre de la Justice et de la Sécurité Publique, chacun en ce qui le concerne.

Donné au Palais National, à Port-au-Prince, le 11 mars 2020, An 217^e de l'Indépendance.

Par :

Le Président



Jovenel MOÏSE

Le Premier Ministre



Joseph JOUTHE

Le Ministre de la Planification et de la Coopération Externe



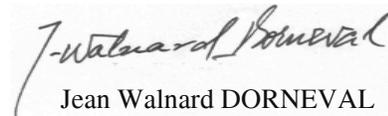
Joseph JOUTHE

Le Ministre des Affaires Étrangères et des Cultes



Claude JOSEPH

Le Ministre de la Défense



Jean Walnard DORNEVAL

Le Ministre de l'Économie et des Finances



Michel Patrick BOISVERT

Le Ministre de l'Agriculture, des Ressources Naturelles
et du Développement Rural



Patrix SEVERE

Le Ministre des Travaux Publics, Transports et Communications



Nader JOISEUS

Le Ministre du Commerce et de l'Industrie



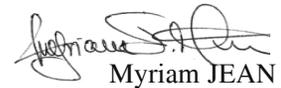
Jonas COFFY

Le Ministre de l'Environnement



Abner SEPTEMBRE

La Ministre du Tourisme



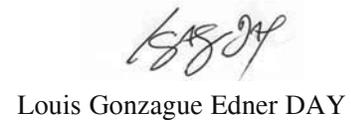
Myriam JEAN

Le Ministre de la Justice et de la Sécurité Publique



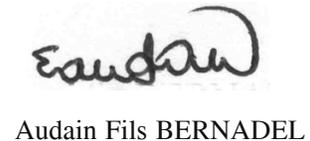
Lucmanne DELILLE

Le Ministre des Haïtiens vivant à l'Étranger



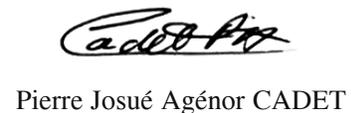
Louis Gonzague Edner DAY

Le Ministre de l'Intérieur et des Collectivités Territoriales



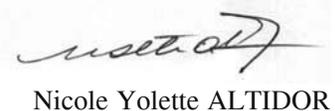
Audain Fils BERNADEL

Le Ministre de l'Éducation Nationale
et de la Formation Professionnelle



Pierre Josué Agénor CADET

La Ministre des Affaires Sociales et du Travail



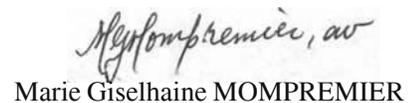
Nicole Yolette ALTIDOR

La Ministre de la Santé Publique
et de la Population



Marie Gréta ROY CLÉMENT

La Ministre à la Condition Féminine
et aux Droits des Femmes



Marie Giselhaine MOMPRIER

Le Ministre de la Jeunesse,
des Sports et de l'Action Civique



Max ATTYS

Le Ministre de la Culture et de la Communication



Pradel HENRIQUEZ

AVIS

La Direction Générale des Presses Nationales d'Haïti estime nécessaire, dans le cadre de sa mission, de renseigner l'opinion publique sur les publications officielles produites dans les Numéros Spéciaux (Année 2020) du Journal Officiel de la République, en vente, dont voici le Sommaire :

Spécial N° 1 Mercredi 12 Février 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Arrêté soumettant les marchés publics de défense ou de sécurité nationale au respect des principes de passation des marchés.
Spécial N° 2 Mercredi 8 Avril 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Accord de Don No: D601/HT, intervenu le 3 avril 2020 entre la République d'Haïti et l'Association Internationale de Développement (IDA), relatif au «Projet de Réponse au Covid-19 en Haïti».
Spécial N° 3 Jeudi 9 Avril 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Accord de Don No: D563/HT, intervenu le 22 mars 2020 entre la République d'Haïti et l'Association Internationale de Développement (IDA), relatif au «Projet de Développement Urbain au Cap-Haïtien».
Spécial N° 4 Lundi 11 Mai 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Décret sur le Bail à Usage Professionnel.
Spécial N° 5 Mardi 12 Mai 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Décret portant Réglementation des Opérations de Crédit-Bail.
Spécial N° 6 Mercredi 13 Mai 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Décret portant Réforme des Régimes Matrimoniaux.
Spécial N° 7 Jeudi 14 Mai 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Décret réformant le Droit des Sûretés.
Spécial N° 8 Mercredi 10 Juin 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Budget Général de la République d'Haïti Exercice 2019 – 2020
Spécial N° 8-A Mercredi 10 Juin 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Documents Annexes au Budget Général de l'Exercice Fiscal 2019 – 2020
Spécial N° 9 Mardi 16 Juin 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Décret portant sur le Numéro d'Identification Nationale Unique (NINU) et la Carte d'Identification Nationale Unique (CINU) • Décret fixant le Nombre des Ministères à dix-huit (18) • Décret modifiant certaines dispositions du Décret du 6 juillet 1989 sur les Maisons de transfert
Spécial N° 9-A Jeudi 18 Juin 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Décret sur le Numéro d'Identification Nationale Unique et la Carte d'Identification Nationale (Reproduction pour erreurs matérielles. Voir Le Moniteur Spécial No 9 Mardi 16 Juin 2020)
Spécial N° 10 Mercredi 24 Juin 2020	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Décret</i> Code Pénal
Spécial N° 10-A Mercredi 24 Juin 2020	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Décret</i> Code de Procédure Pénal
Spécial N° 11 Mardi 30 Juin 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Décret portant Organisation, Fonctionnement et Modernisation de l'Enseignement supérieur. • Décret portant Organisation et Fonctionnement de l'Agence nationale de l'Enseignement supérieur et de la Recherche scientifique. • Décret établissant un Service social obligatoire pour les Etudiants du Premier Cycle d'études Universitaires.
Spécial N° 12 Mercredi 1er Juillet 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Décret créant le Système national de Statistique et d'Informatique publiques (SyNSIP); réformant le Conseil national de Statistique et d'Informatique (CNSI) et réorganisant l'Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique (IHSI). • Décret allégeant l'application des contraintes fiscales pour une saine et équitable distribution de la justice et modifiant la procédure de jugement par défaut en matière de conflit terrien.

Achevé d'imprimer par Presses Nationales d'Haïti - Port-au-Prince
 ISSN : 1683-2930 • Dépôt légal : 85-01-027 Bibliothèque Nationale d'Haïti
 ©Tous droits réservés 2020