



## PRESIDENCE DE LA TRANSITION

-----

### LOI N° 2012-011

Portant Code malagasy de l'aviation civile

Le Congrès de la Transition et le Conseil Supérieur de la Transition ont adopté en leur séance respective en date du 22 juin 2012 et du 28 juin 2012 ;

### LE PRESIDENT DE LA TRANSITION, CHEF D'ETAT

Vu la Constitution ;

Vu la Loi n°2011-014 du 28 décembre 2011 portant insertion dans l'Ordonnancement Juridique Interne de la Feuille de Route signée par les Acteurs Politiques Malgaches le 17 septembre 2011 ;

Vu la décision n°16 -HCC/D3 du 01er août 2012 de la Haute Cour Constitutionnelle ;

### Promulgue la loi dont la teneur suit :

**Article premier** : - La présente loi porte Code malagasy de l'aviation civile.

Elle comporte sept livres :

- Livre 1 : Administration de l'aviation civile
- Livre 2 : Aéroports
- Livre 3 : Aéronefs
- Livre 4 : Navigation aérienne
- Livre 5 : Personnel de l'Aéronautique
- Livre 6 : Transport Aérien
- Livre 7 : Application de la loi et dispositions finales

### LIVRE PREMIER DE L'ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE

#### TITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS

#### CHAPITRE PREMIER DE L'OBJET ET DU CHAMP D'APPLICATION

##### Article L.1.1.1-1

1. Afin d'assurer le bon fonctionnement de l'aviation civile malagasy, en conformité avec la Convention de Chicago, la présente loi a pour objet de fixer :

- a) la composition, les attributions et les pouvoirs de l'Administration de l'aviation civile ;
- b) le régime technique, juridique, administratif et financier des aéroports et les règles des servitudes aéronautiques ;
- c) les conditions d'exploitation technique des aéronefs ;
- d) les dispositions applicables aux brevets, licences et qualifications du personnel de l'aéronautique ;

- e) les règles de la circulation des aéronefs ; et
- f) les conditions d'exploitation du transport aérien.

#### **Article L.1.1.1-2**

1. La présente loi régit les activités d'aviation civile, le statut des aéronefs malagasy, de leurs équipages et de leurs passagers de même que les droits et obligations des titulaires de documents aéronautiques malagasy.

2. La présente loi ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat. Ce sont des aéronefs appartenant à l'Etat pour lesquels les règles concernant les aéronefs civils ne sont pas applicables. Sont également considérés comme aéronefs d'Etat les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police. L'Etat assure la compatibilité des règlements régissant les aéronefs d'Etat et les aéronefs civils ainsi que leur exploitation respective.

3. L'Etat malagasy reconnaît que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Les personnes se prévalant des privilèges conférés par des documents aéronautiques malagasy et les aéronefs malagasy sont, tant qu'ils se trouvent dans les limites d'un Etat étranger, soumis aux lois sur l'aéronautique de cet Etat. Toutefois, aux fins de sécurité, la réglementation la plus restrictive demeure applicable.

4. Toute utilisation de l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la Convention de Chicago est interdite.

5. Les documents aéronautiques délivrés à l'étranger, y compris ceux délivrés dans le cadre d'un accord de transfert de responsabilité en vertu de l'article 83 bis de la Convention de Chicago, sont reconnus par l'Autorité de l'aviation civile si les conditions qui ont régi leur délivrance sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention de Chicago et à la réglementation malagasy. Les conditions y afférentes sont définies par voie réglementaire et publiées par l'Autorité de l'aviation civile.

## **CHAPITRE 2 DÉFINITIONS**

#### **Article L.1.1.2-1**

1. Au sens de la présente loi, on entend par :

- a) « Administration de l'aviation civile » : l'ensemble des structures publiques placées sous la tutelle ou sous la responsabilité du Ministre, qui sont responsables de l'application de la présente loi et de ses textes d'application.
- b) « Autorité de l'aviation civile » : l'organisme doté d'une autonomie financière et de gestion, chargé de l'élaboration, la mise en œuvre et la surveillance de l'application de la réglementation de l'aviation civile.
- c) « Certification » : processus consistant à établir la compétence, la qualification ou la qualité dont un document aéronautique fait état.
- d) « Convention de Chicago » : la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.
- e) « Espace aérien d'un Etat » : espace au-dessus du territoire d'un Etat.
- f) « Etat contractant » : Etat signataire ou adhérent à la Convention de Chicago.
- g) « Ministre » : le Ministre chargé de l'aviation civile.
- h) « Organisation de l'Aviation Civile Internationale » : Organisation intergouvernementale des Nations Unies créée par la Convention de Chicago ayant pour mission de promouvoir le développement sûr et ordonné du transport aérien international, d'élaborer les normes, les pratiques recommandées et les procédures internationales nécessaires à la sécurité, la régularité, l'efficacité et l'économie du transport aérien et d'assurer la coopération entre les Etats contractants à l'égard de tous les aspects de l'aviation civile.
- i) « Redevances » : montants dus aux fournisseurs de services et à l'Administration de l'aviation civile en rémunération :
  - des services et fonctions qui sont fournis pour les activités de l'aviation civile ;
  - de l'utilisation des ouvrages, installations, bâtiments et outillages.

- j) « Territoire » : tel qu'il est défini à l'article 2 de la Convention de Chicago, les régions terrestres d'un Etat et les eaux territoriales y adjacentes.
- k) « Territoire national » : territoire de Madagascar.

## **TITRE 2 DE L'ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE**

### **CHAPITRE PREMIER DES RESPONSABILITÉS**

#### **Article L.1.2.1-1**

1. Le Ministre définit les objectifs de la politique de l'Etat en matière d'aviation civile et assure le contrôle des résultats.

2. L'Administration de l'aviation civile détermine et met en œuvre les moyens pour atteindre ces objectifs. Elle est chargée de :

- a) veiller au maintien des normes de sécurité et de sûreté ;
- b) veiller à la concurrence saine entre les exploitants et les prestataires d'installations et de services ;
- c) veiller aux intérêts des usagers et à la protection de l'environnement ; et
- d) s'assurer du respect des obligations internationales en matière d'aviation civile contractées par l'Etat ; et notamment, à ce titre, de prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

3. Dans le cas où l'Administration de l'aviation civile estime ne pouvoir se conformer à une norme ou procédure internationale ou si elle juge nécessaire d'adopter des règlements ou pratiques différant de ladite norme ou procédure, elle en notifie l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale conformément aux dispositions de la Convention de Chicago, dans un délai précisé par voie réglementaire.

#### **Article L.1.2.1-2**

1. Le Ministre a le pouvoir de soustraire individuellement ou par catégorie, à titre exceptionnel et aux conditions qu'elle juge appropriées, toute personne, produit ou service aéronautique, aérodrome ou installation, à l'application des textes régissant l'aviation civile si elle estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire et que la sécurité, la sûreté ainsi que la conformité aux conventions internationales auxquelles Madagascar fait partie n'en sont pas affectées.

2. Le Ministre délègue à l'Autorité de l'aviation civile les pouvoirs qui lui sont attribués au paragraphe précédent du présent article.

3. L'octroi d'une dérogation s'effectue conformément aux exigences spécifiées par l'Autorité de l'aviation civile.

4. L'Autorité de l'aviation civile peut également retirer toute dérogation ou rejeter toute demande de dérogation si elle juge que les conditions et critères mentionnés au paragraphe précédent ne sont plus ou pas remplis.

### **CHAPITRE 2 DES FONCTIONS**

#### **Article L.1.2.2-1**

1. L'Administration de l'aviation civile assure les fonctions « élaboration, mise en œuvre et surveillance de l'application de la réglementation », « investigation des accidents » et « arbitrage des conflits ».

#### **Article L.1.2.2-2**

1. La fonction « élaboration, mise en œuvre et surveillance de l'application de la réglementation » est assurée par l'Autorité de l'aviation civile qui élabore les textes réglementaires économiques et techniques de l'aviation civile, les met en œuvre, veille à leur application et selon les besoins, soumet des propositions au Ministre sur les questions relatives à l'aviation civile.
2. Dans l'élaboration des textes, les parties prenantes telles que les partenaires et les usagers ou clients ou les assujettis du système de l'aviation civile peuvent être consultées pour donner leur avis.
3. Dans sa fonction de surveillance, l'Autorité de l'aviation civile s'assure de façon proactive que les titulaires d'une licence, d'un certificat, d'une autorisation ou d'une approbation remplissent en permanence les conditions établies et fonctionnent au niveau de compétence et de sécurité requis par le présent code, ses textes d'application et les normes de la Convention de Chicago concernées dans l'exécution de l'activité liée à l'aviation pour laquelle ils ont obtenu une licence, un certificat, une autorisation ou une approbation. Elle dispose pour ce faire d'inspecteurs assermentés afin de veiller au maintien de la sécurité et de la sûreté de l'aviation. Les inspecteurs sont également habilités à constater les infractions pénales prévues par le présent texte en tant qu'agent de police judiciaire.
4. Cette fonction de surveillance couvre aussi la surveillance du personnel chargé d'assurer les fonctions de supervision de la sécurité au nom de l'Autorité. L'Autorité de l'aviation civile s'assure que ce personnel remplit en permanence les conditions établies et opère au niveau de compétence et de sécurité requis par le présent code.
5. Aux fins de contrôle, les inspecteurs ont le droit, dans leur domaine de compétence, d'interpeller toute personne concernée par la formation, les prestations de services, l'exploitation ou la maintenance aéronautique et d'accéder à tout document, matériel, local et installation utilisés pour la formation, les prestations de services, l'exploitation ou la maintenance aéronautique.
6. Un inspecteur a le droit d'interdire l'exercice des privilèges liés à une licence, un certificat ou tout document aéronautique de même effet lorsqu'il a des motifs raisonnables de croire que la poursuite de l'exercice de ces privilèges présente un danger pour la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile.
7. Un inspecteur a le droit d'interdire l'utilisation d'un aéronef, élément d'aéronef et de tout matériel ou installation lorsqu'il a des motifs raisonnables de croire qu'ils présentent un danger pour la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile.

#### **Article L.1.2.2-3**

1. La fonction « investigation des accidents » consiste à élaborer la réglementation relative aux enquêtes sur les incidents et accidents aéronautiques, nonobstant les spécifications du premier alinéa de l'article L.1.2.2-2 précédent, effectuer lesdites enquêtes afin de déterminer les causes de ces incidents et accidents et de faire des propositions au Ministre sur les moyens de les prévenir et d'améliorer la sécurité de l'aviation civile.
2. Dans l'élaboration des textes, les parties prenantes telles que les partenaires et les usagers ou clients ou les assujettis du système de l'aviation civile peuvent être consultées pour donner leur avis.
3. Dans l'accomplissement de sa fonction d'investigation, l'entité chargée des enquêtes dispose d'enquêteurs assermentés.
4. Dans le cadre de leurs investigations, les enquêteurs ont le droit d'interpeller toute personne nécessaire à l'enquête et d'accéder à tout document, matériel, local et installation.

#### **Article L.1.2.2-4**

1. La fonction « arbitrage des conflits » consiste à entendre, examiner et statuer sur les litiges découlant des activités de l'aviation civile et, selon le besoin, à proposer au Ministre des améliorations à la réglementation.
2. Dans l'accomplissement de ses fonctions, l'entité chargée de l'arbitrage des conflits peut recourir à un ou des Experts indépendants du conflit.

### **CHAPITRE 3 DES STRUCTURES**

#### **Article L.1.2.3-1**

1. Les statuts des structures constituant l'Administration de l'aviation civile sont fixés par décret pris en Conseil de Gouvernement.
2. Ces structures sont dotées des moyens leur permettant de financer leurs activités. Elles peuvent recevoir une dotation budgétaire de l'Etat au début de chaque exercice financier et jouissent en outre des pouvoirs nécessaires pour imposer et percevoir des droits et des redevances.

### **CHAPITRE 4 DES DÉLÉGATIONS DE POUVOIRS OU D'ACTIVITES**

#### **Article L.1.2.4-1**

1. Les structures constituant l'Administration de l'aviation civile peuvent déléguer à des personnes physiques ou morales compétentes certains des pouvoirs ou des activités que leur confère la présente loi, sous réserve d'en spécifier l'étendue et les conditions d'exercice.

### **TITRE 3 DE LA SECURITE**

#### **CHAPITRE PREMIER DES GENERALITES**

#### **Article L.1.3.1-1**

1. Tous les intervenants dans le système de l'aviation civile se doivent de contribuer, chacun en ce qui le concerne, à la sécurité de l'aviation civile.

#### **CHAPITRE 2 DE LA SUPERVISION DE LA SECURITE**

#### **Article L.1.3.2-1**

1. L'Administration de l'aviation civile institue un système de supervision de la sécurité qui assure et respecte de manière adéquate les huit éléments cruciaux suivants :
  - a) la législation aéronautique de base ;
  - b) les règlements opérationnels spécifiques ;
  - c) le système d'organisation de l'aviation civile assurant les fonctions de supervision de la sécurité ;
  - d) la qualification et la formation du personnel technique ;
  - e) les indications techniques, les outils et les informations essentiels pour la sécurité ;
  - f) les obligations en matière de délivrance de licences, de brevets, de certificats, de permis, d'autorisations et d'approbations ;
  - g) les obligations en matière de surveillance ;
  - h) la résolution des problèmes de sécurité.

#### **CHAPITRE 3 DU PROGRAMME DE SECURITE NATIONAL**

#### **Article L.1.3.3-1**

1. L'Administration de l'aviation civile établit, adopte et met en œuvre le Programme de Sécurité National.
2. Le Programme de Sécurité National vise un niveau acceptable de sécurité et cherche notamment à infuser une culture juste de la sécurité.

#### **Article L.1.3.3-2**

1. Les opérateurs, tels que requis par la réglementation, établissent et mettent en œuvre à leur niveau un système de gestion de la sécurité, approuvé par l'Administration de l'aviation civile.

**Article L.1.3.3-3**

1. Pour une gestion adéquate de la sécurité, l'Administration de l'Aviation Civile établit dans le cadre du Programme de Sécurité National, un système de compte rendu spécifique que les opérateurs et les personnes individuelles concernées ont à alimenter.
2. Le système de compte rendu est tel qu'à moins d'une volonté délibérée de faire du mal :
  - a) les sources d'informations sont protégées notamment vis-à-vis des poursuites judiciaires pour les comptes-rendus volontaires ; et
  - b) de manière générale, le système est non punitif.

**TITRE 4  
DE LA SÛRETÉ****CHAPITRE PREMIER  
DU PROGRAMME NATIONAL DE SÛRETÉ****Article L.1.4.1-1**

1. L'Autorité de l'aviation civile assure l'élaboration et l'exécution du Programme National de Sûreté de l'aviation civile dans le but de prévenir et de réprimer toute menace, toute tentative ou tout acte d'intervention illicite contre l'aviation civile.

2. Les dispositions du Programme National de Sûreté concernant l'organisation, la coordination des services appelés à intervenir ainsi que les mesures s'appliquant aux aérodromes et aux exploitants de compagnie aérienne sont fixées par voie réglementaire. Les services appelés à intervenir doivent agir en parfaite connaissance des dispositions prescrites par l'OACI.

**Article L.1.4.1-2**

1. Il est interdit à un aéronef immatriculé à l'étranger de se poser sur un aérodrome situé sur le territoire national si l'aéronef ainsi que les personnes et les biens se trouvant à bord ne sont pas assujettis à des mesures de sûreté au moins équivalentes à celles en vigueur à Madagascar.

**Article L.1.4.1-3**

1. En matière de sûreté, Madagascar coopère avec les Etats et notamment ceux avec lesquels il a conclu des accords de services aériens. Il collabore également avec les organismes internationaux concernés et communique à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale toute information relative à une tentative ou à un acte d'intervention illicite qui serait perpétré sur l'un de ses aérodromes.

**TITRE 5  
DE L'APPLICATION DES MESURES  
ADMINISTRATIVES ET DE CONTROLE****CHAPITRE PREMIER  
DES REGLEMENTS D'ENTREE ET DE SORTIE****Article L.1.5.1-1**

1. Des mesures administratives et de contrôles relatifs à l'entrée ou à la sortie du territoire national des aéronefs, des équipages, des passagers, ou des marchandises sont établis par voie réglementaire, en collaboration avec les Autorités concernées, spécifiant notamment les dispositions afférentes à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé.

**Article L.1.5.1-2**

1. Tout aéronef ainsi que son chargement doivent, avant et après un vol, accepter les contrôles et inspections éventuels prévus par la réglementation en vigueur, notamment en matière de douanes, de police et de santé.

**CHAPITRE 2  
DE LA PREVENTION DE LA PROPAGATION  
DES MALADIES**

**Article L.1.5.2-1**

1. Conformément à la réglementation sanitaire internationale, des mesures réglementaires efficaces sont prises par l'Administration sanitaire en collaboration avec les entités concernées pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus épidémique, de la variole, de la fièvre jaune, de la peste ainsi que de toute autre maladie contagieuse constituant une urgence de santé publique.

2. Les dispositions y afférentes sont prises en étroite consultation avec les Institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs. En outre, les dispositions de toute Convention internationale pertinente ratifiée par Madagascar sont appliquées.

**Article L.1.5.2-2**

1. Les entités concernées en collaboration avec l'Administration de l'aviation civile prennent également des mesures réglementaires radicales d'ordre phytosanitaire et vétérinaire, à l'entrée et à la sortie du territoire, pour veiller au maintien de l'hygiène publique.

**TITRE 6  
DE LA FACILITATION**

**CHAPITRE PREMIER  
DU PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION**

**Article L.1.6.1-1**

1. Sans préjudice des dispositions de l'article L1.5.1-1 sus cité, l'Autorité de l'aviation civile développe le programme national de facilitation de l'aviation civile, lequel a pour objet d'adopter toutes les mesures possibles pour faciliter le mouvement des aéronefs, des équipages, des passagers, des marchandises, de la poste et des provisions de bord en éliminant les obstacles et les retards inutiles.

2. Les modalités d'application de ces principes sont fixées par voie réglementaire.

**TITRE 7  
DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

**CHAPITRE PREMIER  
DU RESPECT DES NORMES ENVIRONNEMENTALES**

**Article L.1.7.1-1**

1. Toutes les activités de l'aviation civile s'effectuent dans le respect intégral de la législation et de la réglementation en vigueur en matière de protection de l'environnement, notamment l'émission de bruit et de substances nocives par les aéronefs.

**CHAPITRE 2  
DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES**

**Article L.1.7.2-1**

1. L'Autorité de l'aviation civile assure l'élaboration et la mise en œuvre du Plan national concernant l'aviation civile et les changements climatiques.

**TITRE 8  
DE LA PROTECTION DU CONSOMMATEUR**

**CHAPITRE PREMIER  
DES INTERETS DES CONSOMMATEURS**

**Article L.1.8.1-1**

1. Les transporteurs aériens ont l'obligation d'adopter et d'appliquer une politique en vue de protéger les intérêts des consommateurs.
2. Les règles d'élaboration de cette politique, en particulier les droits minima des passagers qui doivent y figurer, sont fixées par voie réglementaire.

**CHAPITRE 2  
DES RECOURS DES CONSOMMATEURS**

**Article L.1.8.2-1**

1. Le consommateur plaignant, qui n'a pas obtenu satisfaction auprès du transporteur aérien ou de l'exploitant d'aérodrome ou de tout prestataire de services ou de l'Autorité de l'aviation civile, peut déposer une réclamation écrite auprès de la structure chargée de l'arbitrage des conflits pour tout litige découlant des activités de l'aviation civile.
2. Les modalités de dépôt et de traitement des réclamations des consommateurs sont fixées par voie réglementaire.

**TITRE 9  
DES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION**

**CHAPITRE PREMIER  
DES GÉNÉRALITÉS**

**Article L.1.9.1-1**

1. En cas d'incident grave ou d'accident d'aéronef, quelle que soit sa nationalité, qui survient sur le territoire national, une enquête technique sur les circonstances de l'incident grave ou de l'accident est ouverte par l'Etat malagasy.
2. Il en est de même en cas d'incident grave ou d'accident d'aéronef malagasy lorsque l'Etat d'occurrence ne peut pas être établi avec certitude.
3. En cas d'incident grave ou d'accident survenu dans les eaux internationales mais proches du territoire national, il est prêté toute l'assistance possible à l'Etat d'immatriculation qui mène l'enquête.
4. Toute enquête sur les incidents graves et les accidents aéronautiques relevant de l'Etat malagasy est confiée à la structure chargée à cet effet. Cette structure peut déléguer entièrement ou partiellement des activités afférentes à l'enquête à un ou des enquêteurs tiers ou à des organismes spécialisés qui agissent alors en son nom, en toute indépendance et objectivité, et lui rendent compte.
5. Le précédent alinéa ne dispense pas l'Autorité de l'aviation civile des vérifications, inspections et enquêtes qui sont de son ressort dans le cadre de ses fonctions telles que spécifiées à l'article L1.2.2-2.



**Article L.1.9.1-2**

1. Les conditions du déroulement de l'enquête, en vue de déterminer les causes probables de l'incident ou de l'accident et de proposer des mesures pour prévenir l'occurrence de cas similaires, sont fixées par voie réglementaire.
2. Le processus de l'enquête est indépendant. Les autres conditions sont, sauf dispositions légales contraires, en conformité avec les spécifications pertinentes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Il en est ainsi des responsabilités et des prérogatives des acteurs de l'enquête.
3. La liste des enquêteurs est établie par voie réglementaire.
4. La possibilité de nommer des observateurs pour assister à l'enquête technique est donnée à l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

**Article L.1.9.1-3**

1. L'enquête n'a pas pour objet de déterminer une quelconque responsabilité.
2. A ce titre, aucun rapport ou partie de rapport de la structure chargée d'effectuer les enquêtes sur les incidents et accidents, tel que visé à l'Article L1.2.2-3, n'est admis comme preuve ou utilisé dans le cadre d'un procès ou d'une action en dommages et intérêts fondés sur les questions traitées dans ces rapports ou parties de rapports.
3. Les rapports d'enquête sont publiés au bénéfice des partenaires concernés de l'aviation civile.
4. Le rapport et les constatations de l'enquête technique sont communiqués à l'Etat qui a nommé des observateurs.

**Article L.1.9.1-4**

1. Les modalités de financement relatives aux activités d'enquête sont fixées par voie réglementaire.

**LIVRE 2  
DES AÉRODROMES****TITRE PREMIER  
DU STATUT DES AÉRODROMES****CHAPITRE PREMIER  
DÉFINITIONS****Article L.2.1.1-1**

1. Au sens de la présente loi, on entend par :

- a) « Aéroport » : surface définie, sur terre ou sur l'eau, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ des aéronefs et les évolutions à la surface;
- b) « Aéroport à usage privé » : aéroport créé par une personne physique ou morale de droit privé, pour son usage personnel ou celui de ses employés et de ses invités dans un but non commercial ;
- c) « Aéroport à usage restreint » : aéroport destiné à des activités qui, tout en répondant à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux, sont, soit limitées dans leur objet, soit réservées à certaines catégories d'aéronefs, soit exclusivement exercées par certaines personnes désignées à cet effet ;
- d) « Aéroport intérieur » : aéroport utilisé seulement pour les services aériens intérieurs ;
- e) « Aéroport international » : aéroport où les formalités et inspections relatives à l'entrée et à la sortie du territoire national, à l'immigration, aux contrôles des passagers et du fret sont effectuées par des agents qualifiés chargés de veiller à l'application de la réglementation en vigueur ;

f) « Aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique » : aérodrome dont l'utilisation n'a pas de restrictions autres que celles imposées par les caractéristiques particulières et les spécifications des aéronefs ;

g) « Hélicoptère ou Hélistation » : surface définie à terre ou sur un immeuble pour être utilisée exclusivement par des hélicoptères.

## **CHAPITRE 2 DES GÉNÉRALITÉS**

### **Article L.2.1.2-1**

1. Un aéronef à voilure fixe ne peut atterrir ou décoller sur le territoire national que sur un aérodrome autorisé sauf en cas de force majeure ou au cours d'opérations d'assistance et sauvetage ou en vertu de dérogations spéciales accordées par l'Autorité de l'aviation civile. Les dérogations précisent les conditions et limitations en vertu desquelles elles sont accordées.

2. Pour les autres types d'aéronefs, les spécifications relatives aux aires d'atterrissage et de décollage sont fixées par voie réglementaire.

### **Article L.2.1.2-2**

1. Les aérodromes sont, soit intérieurs, soit internationaux. Les aérodromes intérieurs ne peuvent servir qu'exceptionnellement au trafic international. Les aérodromes internationaux peuvent servir au trafic intérieur et doivent servir au trafic international.

2. Un aéronef effectuant un service international doit utiliser au départ et à l'arrivée un aérodrome international. Il ne peut en être autrement qu'en cas d'urgence ou sur injonction des autorités compétentes.

3. Tout atterrissage hors d'un aérodrome international d'un aéronef effectuant un service international doit être signalé immédiatement à l'autorité administrative la plus proche.

### **Article L.2.1.2-3**

1. Le statut, la liste et les conditions d'ouverture d'un aérodrome international sont fixés par voie réglementaire.

### **Article L.2.1.2-4**

1. En cas de nécessité, un aéronef peut atterrir sur un aérodrome militaire à condition que le propriétaire de l'aéronef en ait eu l'autorisation au préalable auprès des autorités militaires.

2. Lors d'un décollage ou d'un atterrissage sur un aérodrome militaire, l'aéronef observe la réglementation de l'aérodrome militaire et obéit aux instructions des autorités militaires.

## **TITRE 2 DE LA CRÉATION ET LA CONSTRUCTION DES AÉRODROMES**

### **CHAPITRE PREMIER DE LA CRÉATION DES AÉRODROMES**

#### **Article L.2.2.1-1**

1. Les conditions de création et de mise en service des aérodromes sont établies par voie réglementaire.

2. L'Autorité de l'aviation civile publie et tient à jour un registre de tous les aérodromes en service.

#### **Article L.2.2.1-2**

1. Les aérodromes sont soumis au contrôle technique et administratif de l'Etat, exercé par l'Autorité de l'aviation civile.

2. Les modalités de ce contrôle sont fixées par voie réglementaire.

**Article L.2.2.1-3**

1. L'Autorité de l'aviation civile peut suspendre, restreindre ou retirer les autorisations d'utilisation d'un aérodrome.
2. La suspension est prononcée lorsque l'aérodrome ne remplit plus les conditions techniques de son utilisation ou lorsque cette utilisation ne respecte pas les conditions et limites de l'autorisation.
3. Les restrictions à l'utilisation peuvent être décidées en cas d'utilisation abusive de l'aérodrome ou en tout autre cas de danger pour la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile.
4. Le retrait d'une autorisation peut être décidé lorsque l'aérodrome apparaît dangereux pour la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile ou en cas de violation répétée de la réglementation en vigueur.
5. La suspension, les restrictions et le retrait ne donnent droit à aucune indemnité. L'exploitant peut se prévaloir des recours prévus à la réglementation auprès de l'entité chargée de l'arbitrage des conflits.
6. La création, la mise en service, la suspension, les restrictions ou le retrait d'une telle autorisation donnent lieu à la publication d'informations aéronautiques.

**Article L.2.2.1-4**

1. Pour des raisons de défense nationale, l'Etat peut se substituer temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome. Les conditions de cette substitution sont fixées par décret en Conseil de Gouvernement.
2. Ce décret énonce notamment les conditions d'indemnisation de l'exploitant évincé sur la base de la jurisprudence administrative en vigueur.
3. Dans tous les cas, cette indemnisation doit tenir compte, non seulement de la valeur non amortie des investissements réalisés par l'exploitant calculés à la date effective de la substitution, mais encore du manque à gagner subi par ce dernier, calculé en tenant compte du nombre d'années restant à courir jusqu'au terme normal de la concession de travaux et de services publics, du contrat d'affermage, de la régie intéressée, ou de tout autre forme de gestion contractuelle. Il est toutefois précisé que s'agissant de ce manque à gagner, il est fait application d'une évaluation tenant compte des méthodes de calcul du juge administratif en la matière.

**Article L.2.2.1-5**

1. Les aérodromes se divisent en deux catégories :
  - a) les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ; et
  - b) les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique.

**Article L.2.2.1.6**

1. Les aérodromes peuvent être créés par l'Etat, une autorité locale ou toute personne physique de nationalité malagasy ou morale de droit malagasy.
2. Une personne physique de nationalité étrangère ou morale de droit étranger ne peut créer un aérodrome que sous réserve de l'obtention d'autorisation spéciale de l'Autorité de l'aviation civile.

## **CHAPITRE 2 AÉRODROMES OUVERTS À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE**

**Article L.2.2.2-1**

1. La création d'un aérodrome, appartenant à l'Etat, destiné à être ouvert à la circulation aérienne publique est fonction de sa viabilité économique ou des besoins des localités enclavées.

2. Les aérodromes destinés à être ouverts à la circulation aérienne publique sont créés par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile après avis de l'Autorité de l'aviation civile.

3. Un aérodrome est ouvert à la circulation aérienne publique lorsque les conditions de sécurité sont assurées.

4. L'ouverture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique est prononcée par décision de l'Autorité de l'aviation civile après enquête.

5. Tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique internationale, doit être certifié par l'Autorité de l'aviation civile qui doit s'assurer que le titulaire du certificat d'aérodrome est compétent pour faire en sorte que l'aérodrome, l'espace aérien connexe et les procédures d'exploitation offrent la sécurité nécessaire pour leur utilisation par les aéronefs.

6. Les modalités de certification des aérodromes sont fixées par voie réglementaire.

7. Un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à tout moment, pour des raisons d'ordre public ou de sécurité, faire l'objet de restrictions dans son utilisation ou être temporairement ou définitivement interdit.

8. Les caractéristiques des installations, facilités et services sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont fixées par voie réglementaire en fonction du trafic et des besoins.

#### **Article L.2.2.2-2**

1. L'Etat peut confier à des autorités locales, des personnes physiques et morales, au titre de concession de travaux et de services publics, de contrat d'affermage, de régie intéressée, ou de toute autre forme de gestion contractuelle, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique qui lui appartiennent selon les conditions qui sont fixées par voie réglementaire.

#### **Article L.2.2.2-3**

1. Les conditions dans lesquelles les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont construits, exploités et entretenus, sont fixées par voie réglementaire.

#### **Article L.2.2.2-4**

1. Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique font l'objet d'une classification établie par voie réglementaire en tenant compte de la nature et de l'importance du trafic et, le cas échéant, des contraintes de services publics ainsi que des spécifications résultant des normes en vigueur.

### **CHAPITRE 3 AÉRODROMES NON OUVERTS À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE**

#### **Article L.2.2.3-1**

1. Les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique comprennent :

- a) les aérodromes réservés à l'usage exclusif de l'Etat, dont les aérodromes militaires ;
- b) les aérodromes à usage restreint tels qu'ils sont définis à l'article L2.1.1-1, b) ; et
- c) les aérodromes à usage privé.

#### **Article L.2.2.3-2**

1. La création des aérodromes à usage restreint et des aérodromes à usage privé est soumise à l'autorisation préalable de l'Autorité de l'aviation civile. Les conditions de leur création, de leur exploitation et de leur entretien sont fixées par voie réglementaire.

**TITRE 3  
DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES**

**CHAPITRE PREMIER  
DES GÉNÉRALITÉS**

**Article L.2.3.1-1**

1. Afin d'assurer la sécurité des aéronefs aux abords des aérodromes, sont instituées des servitudes aéronautiques dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

2. Les servitudes aéronautiques comprennent :

- a) les servitudes de dégagement ;
- b) les servitudes de balisage ; et
- c) les servitudes radioélectriques.

**Article L.2.3.1-2**

1. Les dispositions relatives aux servitudes aéronautiques sont applicables :

- a) aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique, qu'ils soient créés par l'Etat ou par des personnes physiques ou morales autres que l'Etat ;
- b) à certains aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique dans les conditions fixées par voie réglementaire ;
- c) aux installations d'aides à la navigation aérienne, de télécommunication aéronautique et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux servitudes dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ; et
- d) à certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

**Article L.2.3.1-3**

1. En cas de nécessité, des mesures provisoires de sauvegarde peuvent être prises par arrêté après enquête publique. Ces mesures provisoires cessent d'être applicables si, dans un délai de deux ans, à compter de cet arrêté, elles n'ont pas été reprises dans un plan de dégagement dûment approuvé.

**CHAPITRE 2  
DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT**

**Article L.2.3.2-1**

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

**Article L.2.3.2-2**

1. L'usage, à l'intérieur de zones sous l'emprise de servitudes de dégagement, de dispositif dangereux pour la sécurité de l'aviation civile, incluant les lasers, est interdit. La mise en œuvre de cet article est fixée par voie réglementaire.

**Article L.2.3.2-3**

1. Les spécifications techniques qui doivent servir de base à l'établissement de servitudes de dégagement, ainsi que les modalités et procédures appliquées pour la mise en œuvre de ces spécifications sont fixées par voie réglementaire.

**Article L.2.3.2-4**

1. Sous l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement, toute personne physique ou morale qui s'installe postérieurement à la création d'un aéroport ne peut tenter un recours quelconque en responsabilité pour les nuisances occasionnées par le fonctionnement normal dudit aéroport. A cet effet, la date d'autorisation administrative de construction de l'aéroport fait foi.

### **CHAPITRE 3 DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE BALISAGE**

#### **Article L.2.3.3-1**

1. Les servitudes aéronautiques de balisage imposent l'obligation de pourvoir certains obstacles, naturels ou artificiels, dangereux pour la circulation aérienne, de dispositifs visuels ou équipements radioélectriques signalant leur présence aux pilotes et permettant de les identifier.
2. Les caractéristiques, les modalités et procédures de mise en œuvre des dispositifs visuels ou équipements radioélectriques sont fixées par voie réglementaire.

### **CHAPITRE 4 DES SERVITUDES RADIOÉLECTRIQUES**

#### **Article L.2.3.4-1**

1. Les servitudes radioélectriques ont pour objet d'assurer le dégagement nécessaire pour le bon fonctionnement des équipements.
2. Les caractéristiques, les modalités et procédures de mise en œuvre des servitudes radioélectriques sont fixées par voie réglementaire.

### **TITRE 4 DES MESURES DE SAUVEGARDE**

#### **CHAPITRE PREMIER DE LA PROTECTION DU DOMAINE AÉROPORTUAIRE**

#### **Article L.2.4.1-1**

1. La protection et la conservation de l'emprise aéroportuaire consiste, pour toute autorité aéroportuaire ou tout exploitant d'aérodrome, à :
  - a) assurer, d'une manière générale, la protection et la conservation de l'emprise aéroportuaire contre toute dégradation et occupation illicite ;
  - b) veiller au respect des lois et règlements relatifs à la protection de l'environnement dans l'emprise aéroportuaire ;
  - c) veiller au respect des normes sur :
    - i. l'utilisation, dans les zones publiques, des surfaces, locaux, et toutes autres commodités mis à la disposition du public, des différents intervenants économiques, des concessionnaires et autres usagers implantés dans l'enceinte aéroportuaire ;
    - ii. l'utilisation ou l'exploitation, dans les zones réservées, des surfaces, locaux, ouvrages, installations, équipements et toutes autres commodités mis à la disposition des passagers et des différents opérateurs, concessionnaires et autres usagers du domaine aéroportuaire ;
    - iii. la circulation au sol des personnes et des véhicules ;
    - iv. les servitudes de dégagement du plan de zoning, du plan directeur de l'aérodrome et du plan d'occupation des sols situés dans l'enceinte aéroportuaire.
  - d) veiller au respect des normes d'hygiène et de salubrité dans l'enceinte aéroportuaire ;
  - e) veiller à la mise en œuvre du plan d'urgence et du plan de sûreté de l'aéroport.
2. L'application des dispositions du présent article est déterminée, le cas échéant, par voie réglementaire.

#### **Article L.2.4.1-2**

1. L'enlèvement d'un aéronef qui encombre pour quelque cause que ce soit, une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou leurs dégagements doit être effectué par le propriétaire ou par l'exploitant d'aéronef sur ordre qu'il reçoit des autorités aéroportuaires ou exploitants d'aérodrome.

2. Au cas où le propriétaire ou l'exploitant d'aéronef sommé ne fait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement, l'autorité aéroportuaire ou l'exploitant d'aérodrome, peut prendre d'office toutes dispositions utiles pour faire dégager les pistes, bandes, voies de circulation ou aires ainsi que leur dégagement aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant d'aéronef.

3. Les mêmes dispositions peuvent être prises par l'autorité aéroportuaire ou l'exploitant d'aérodrome dans le cas où le propriétaire d'un véhicule, d'un objet et des animaux constituant un obstacle, ne fait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement. Dans ce cas, l'enlèvement se fait aux frais et risques de ce propriétaire.

## **CHAPITRE 2 DE LA MISE EN RÉSERVE DE TERRAINS**

### **Article L.2.4.2-1**

1. L'Autorité de l'aviation civile, en vue de la création ou de l'extension d'aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, peut, selon la procédure légale de l'expropriation pour cause d'utilité publique, réserver des terrains et les grever de servitudes aéronautiques.

2. Les terrains sont déclarés « réservés » par décret en Conseil de Gouvernement sur proposition du Ministre chargé de l'Aviation civile et du Ministre chargé de l'Aménagement du territoire.

### **Article L.2.4.2-2**

1. La réservation de terrain est définitive après approbation par les autorités compétentes du plan de développement correspondant.

## **CHAPITRE 3 DE L'EXPROPRIATION POUR FINS D'AVIATION CIVILE**

### **Article L.2.4.3-1**

1. Les terrains, bâtiments et installations nécessaires pour les aérodromes et aides à la navigation aérienne peuvent faire l'objet d'une expropriation aux fins d'utilisation exclusive de l'aviation civile conformément aux dispositions légales et réglementaires.

## **CHAPITRE 4 DE LA SÉCURITÉ DES TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES**

### **Article L.2.4.4-1**

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

### **Article L.2.4.4-2**

1. Conformément aux conventions internationales en vigueur, l'Autorité de l'aviation civile et l'Autorité chargée des télécommunications décident conjointement des mesures destinées à éviter les interférences et le brouillage des télécommunications aéronautiques en établissant, le cas échéant, les servitudes radioélectriques nécessaires.

## **CHAPITRE 5 DU PÉRIL AVIAIRE**

### **Article L.2.4.5-1**

1. L'élevage d'oiseaux près d'un aérodrome est interdit sous peine de destruction des installations et de la saisie des oiseaux.

2. L'aménagement et l'utilisation de dépotoirs près d'un aérodrome sont interdits sous peine de destruction des installations.

3. L'Autorité de l'aviation civile peut interdire certains types de culture susceptibles d'attirer les oiseaux près d'un aérodrome et ordonner la destruction des récoltes.

4. L'Autorité de l'aviation civile définit, par voie réglementaire, les périmètres aux alentours des aérodromes à l'intérieur desquels les activités mentionnées aux paragraphes précédents sont interdites.

5. Les frais afférents à la destruction des installations et cultures mentionnées aux paragraphes précédents sont à la charge du propriétaire.

## **TITRE 5 DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES**

### **CHAPITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS**

#### **Article L.2.5.1-1**

1. Toute personne physique ou morale peut exploiter un aérodrome à condition de respecter la réglementation en vigueur, notamment celle qui a trait à la sûreté, à la sécurité et à la protection de l'environnement, et de ne pas exercer des fonctions de réglementation économique ou technique associée à l'aviation civile.

2. Nonobstant le paragraphe 1, l'Autorité de l'aviation civile est autorisée exceptionnellement et temporairement à exploiter des aérodromes selon les conditions définies par voie réglementaire.

### **CHAPITRE 2 DES RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT D'AÉRODROME OUVERT À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE**

#### **Article L.2.5.2-1**

1. L'exploitant d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, dans le but d'assurer la sûreté et la sécurité, peut interdire à toute personne et à tout véhicule de pénétrer, circuler ou stationner dans les zones réservées.

#### **Article L.2.5.2-2**

1. L'exploitant d'aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique doit permettre aux agents de l'Autorité de l'aviation civile d'accéder à tout endroit nécessaire à la conduite des audits de sécurité et de sûreté, des inspections, des essais et vérifications prévus par la réglementation.

### **CHAPITRE 3 DE LA NON DISCRIMINATION DES USAGERS**

#### **Article L.2.5.3-1**

1. L'exploitant d'aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique assure la liberté d'accès et la non-discrimination dans l'utilisation des installations et services et dans l'application des redevances dans des conditions uniformes pour tous les aéronefs.

#### **Article L.2.5.3-2**

1. Les conditions d'attribution des créneaux horaires aux aérodromes doivent respecter le principe de la transparence et de la neutralité.



## **TITRE 6 DES REDEVANCES**

### **CHAPITRE PREMIER DES REDEVANCES AÉRONAUTIQUES D'AERODROME**

#### **Article L.2.6.1-1**

1. Les redevances aéronautiques, fixées sans discrimination tenant à la nationalité, sont dues par les exploitants des aéronefs et le public et sont recouvrées dans les conditions établies par les fournisseurs de services.
2. Les aéronefs des Etats avec lesquels Madagascar a conclu des conventions internationales prévoyant l'exemption du paiement des redevances aéronautiques sont exemptés de leur paiement.
3. La nature et les montants des redevances aéronautiques sont établis par l'organisme qui fournit le service selon les conditions fixées par voie réglementaire et respectant les principes suivants :
  - a) le calcul est effectué en fonction des coûts à recouvrer pour les services rendus ;
  - b) les données afférentes aux coûts sont disponibles pour consultation ; et
  - c) l'introduction de nouvelles redevances ou l'augmentation des montants fait suite à des consultations préalables obligatoires avec les usagers.
4. Les informations pertinentes concernant les redevances aéronautiques fixées par les fournisseurs de services selon les principes énoncés au paragraphe précédent doivent être communiquées à l'Autorité de l'aviation civile.
5. Les modalités d'approbation des redevances sont déterminées par voie réglementaire. Ces redevances sont publiées par voie d'information aéronautique trente (30) jours au moins avant leur entrée en vigueur.
6. La nature et les montants des redevances aéronautiques sont publiés et communiqués à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.
7. En cas de non-paiement des redevances dues par l'exploitant de l'aéronef, les fournisseurs de services sont admis à requérir de l'Autorité responsable de la circulation aérienne sur l'aérodrome que l'aéronef y soit retenu jusqu'à consignation du montant des sommes en litige conformément aux dispositions réglementaires.

### **CHAPITRE 2 DES REDEVANCES EXTRA AÉRONAUTIQUES D'AERODROME**

#### **Article L.2.6.2-1**

1. Toute activité commerciale dans un aérodrome, de quelque nature qu'elle soit, doit obtenir l'autorisation préalable de l'exploitant de l'aérodrome qui peut imposer des redevances extra aéronautiques d'aérodrome à la personne physique ou morale qui exerce cette activité commerciale.
2. La nature et les montants de ces redevances extra aéronautiques sont établis par l'exploitant de l'aérodrome.
3. Ces redevances extra aéronautiques sont recouvrées selon les conditions établies par l'exploitant de l'aérodrome.

**TITRE 7  
DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE**

**CHAPITRE PREMIER  
CONDITIONS GÉNÉRALES**

**Article L.2.7.1-1**

1. Chaque transporteur aérien est libre d'assurer ses propres services d'escale ou de faire appel aux prestataires offrant ces services.

2. L'Autorité de l'aviation civile peut limiter le nombre de prestataires en matière de services d'escale pour des raisons de sécurité et de régulation, particulièrement, de capacité d'accueil des infrastructures d'un aéroport.

**Article L.2.7.1-2**

1. Tous les transporteurs aériens et tous les prestataires de services qui désirent exploiter des services d'escale doivent obtenir au préalable l'agrément attestant de leurs compétences économiques et techniques, délivré par l'Autorité de l'aviation civile. Les conditions de délivrance de l'agrément sont fixées par l'Autorité de l'aviation civile par voie réglementaire.

**LIVRE 3  
DES AÉRONEFS**

**TITRE PREMIER  
DES GÉNÉRALITÉS**

**CHAPITRE PREMIER  
DEFINITIONS**

**Article L.3.1.1-1**

1. Au sens de la présente loi, on entend par :

- a) « Aéronef » : tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.
- b) « Certificat de navigabilité » : document par lequel, en matière de sécurité, l'Autorité compétente autorise l'utilisation d'un aéronef civil pour la circulation aérienne ; il est délivré lorsque l'Autorité compétente s'est assurée que l'aéronef est conforme à un type certifié. Le certificat de navigabilité est le document indiqué à l'article 31 de la Convention de Chicago.
- c) « Exploitant d'aéronef » : personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.
- d) « Travail aérien » : activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, la formation.
- e) « Ultra léger motorisé » : aéronef de très faible tonnage dont le type n'est pas certifié.
- f) « Vol d'aviation générale » : vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.
- g) « Vol de transport aérien commercial » : Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

**CHAPITRE 2  
DES ULTRALEGERS MOTORISES**

**Article L.3.1.2-1**

1. Les caractéristiques techniques de définition, les conditions de navigabilité et d'exploitation des ultralégers motorisés sont fixées par voie réglementaire.

## TITRE 2 DE L'IMMATRICULATION DES AÉRONEFS

### CHAPITRE PREMIER DE LA NATIONALITÉ ET DE L'IMMATRICULATION

#### **Article L.3.2.1-1**

1. Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.
2. Un registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils est ouvert et tenu à jour sous la responsabilité de l'Autorité de l'aviation civile.
3. Les conditions d'inscription et de retrait d'un aéronef du registre d'immatriculation sont fixées par voie réglementaire.
4. L'immatriculation ou l'emploi d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef est interdit si l'Autorité de l'aviation civile n'est pas en mesure de superviser la sécurité y afférente. Il peut en être également ainsi dans le cas de certificat de navigabilité annoté, dans les circonstances prévues à l'article L3.6.1-4.

#### **Article L.3.2.1-2**

1. Un aéronef doit être immatriculé à Madagascar s'il est basé ou exploité de manière durable sur le territoire malagasy tel que fixé par voie réglementaire.

#### **Article L.3.2.1-3**

1. Après justification du non inscription ou de la radiation de son inscription sur le registre d'un autre Etat, un aéronef peut être immatriculé au registre aéronautique national de l'immatriculation conformément aux conditions fixées par voie réglementaire.

#### **Article L.3.2.1-4**

1. L'aéronef immatriculé à Madagascar possède la nationalité malagasy.

#### **Article L.3.2.1-5**

1. Tout aéronef possédant un certificat de navigabilité de type ou équivalent, employé à la navigation aérienne, porte les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres.
2. L'inscription au registre d'immatriculation fixe l'identité de l'aéronef, attestée par un certificat d'immatriculation dont les spécifications sont fixées par voie réglementaire.

#### **Article L.3.2.1-6**

1. L'Autorité de l'aviation civile fournit, sur demande, à tout autre Etat contractant ou à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, des renseignements sur l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé à Madagascar. De plus, elle fournit à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, selon les règlements que cette dernière peut édicter, des rapports donnant les renseignements pertinents qui peuvent être rendus disponibles sur la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés à Madagascar et habituellement employés à la navigation aérienne internationale.

## **TITRE 3 DE LA PROPRIÉTÉ DES AÉRONEFS**

### **CHAPITRE PREMIER DE LA CESSION DE PROPRIÉTÉ**

#### **Article L.3.3.1-1**

1. Les aéronefs constituent des biens meubles pour l'application des règles posées par le Code Civil.
2. La cession de propriété doit être constatée par écrit et ne produit effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation. Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété doivent être inscrits sur le registre. Il incombe au nouveau propriétaire d'en faire la requête.

## **TITRE 4 DES DROITS SUR LES AÉRONEFS**

### **CHAPITRE PREMIER DES PRIVILÈGES**

#### **Article L.3.4.1-1**

1. Les aéronefs demeurent affectés aux dettes que la loi déclare privilégiées pour les meubles.
2. Les créances ci-dessous énumérées jouissent d'un privilège qui prime sur celui des créances visées à l'article 162 de la loi n°2003-041 du 03 septembre 2004 sur les sûretés :
  - a) les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution du prix dans l'intérêt commun des créanciers ;
  - b) les rémunérations dues pour le sauvetage de l'aéronef ;
  - c) les frais indispensables engagés pour sa conservation ;
  - d) les créances résultant du contrat d'engagement des membres d'équipage de conduite et des autres personnes employées au service du bord, mais en ce qui concerne les gages, pour une durée de six (6) mois au plus ; et
  - e) les redevances d'utilisation des dispositifs et aides à la navigation et à l'atterrissage.

#### **Article L.3.4.1-2**

1. Le rang des créances privilégiées en vertu de l'Article L3.4.1-1 est déterminé par l'ordre établi dans cet article. Toute créance mentionnée au même alinéa a le même rang.
2. Les créances mentionnées aux alinéas b) et c) de l'Article L3.4.1-1 sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.
3. Il n'est rien changé à l'ordre des privilèges de l'article 162 de la loi n°2003-041 du 03 septembre 2004 sur les sûretés qui ne sont pas compris dans l'énumération de l'article précédent. Toutefois, ces privilèges ne prennent rang avant hypothèque que si les faits constitutifs de la créance sont antérieurs à l'inscription de l'hypothèque et si, avant cette inscription, le créancier est en possession de l'aéronef.
4. Les privilèges énumérés au deuxième paragraphe de l'Article L3.4.1-1 s'établissent sans formalités. Ils portent sur l'aéronef en quelque main qu'il passe ou sur l'indemnité d'assurance.

#### **Article L.3.4.1-3**

1. Ces privilèges s'éteignent :
  - a) en même temps que la créance et au plus tard à l'expiration d'un délai de six (6) mois, qui court du jour où le dommage a été causé ; dans tous les autres cas, à partir de l'exigibilité de la créance ;

- b) dans le cas de vente forcée ; et
- c) en cas de vente volontaire, s'il n'a pas été fait opposition entre les mains de l'acquéreur dans un délai de quinze (15) jours après l'inscription.

## **CHAPITRE 2 DES HYPOTHÈQUES**

### **Article L.3.4.2-1**

1. Les aéronefs sont susceptibles d'hypothèques ; ils ne peuvent être hypothéqués que par convention des parties. L'hypothèque est inscrite au registre d'immatriculation dans les conditions qui sont fixées par voie réglementaire.

### **Article L.3.4.2-2**

1. Le contrat par lequel l'hypothèque est constituée est constaté par écrit. Le titre constitutif d'hypothèque peut être à ordre ; dans ce cas, sa négociation par voie d'endossement emporte le transfert du droit hypothécaire.

### **Article L.3.4.2-3**

1. L'hypothèque peut être constituée sur un aéronef en construction. Dans ce cas, l'hypothèque doit être précédée d'une déclaration faite à l'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation ; il est délivré un récépissé de cette déclaration.

### **Article L.3.4.2-4**

1. Les privilèges et hypothèques sur les aéronefs s'étendent à tout objet, qui, sans faire partie intégrante de l'aéronef, lui est attaché à demeure par destination.

### **Article L.3.4.2-5**

1. S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même aéronef, leur rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates d'inscription. Les hypothèques inscrites le même jour deviennent en concurrence nonobstant la différence des heures de l'inscription.

2. L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai sur le registre d'immatriculation.

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

### **Article L.3.4.2-6**

1. Les inscriptions hypothécaires sont radiées, soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée.

### **Article L.3.4.2-7**

1. Si l'acte constitutif d'hypothèque ne peut être représenté et s'il n'est pas à ordre, la déclaration en est faite par les deux parties dans l'acte de mainlevée.

### **Article L.3.4.2-8**

1. L'Autorité de l'aviation civile est tenue de délivrer à tous ceux qui le requièrent l'état des inscriptions hypothécaires subsistant sur l'aéronef ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

### **Article L.3.4.2-9**

1. Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un aéronef la suivent en quelque main qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés.

## **CHAPITRE 3 DE LA PURGE DES HYPOTHÈQUES**

### **Article L.3.4.3-1**

1. L'acquéreur d'un aéronef hypothéqué qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'Article L3.4.2-9 précédent, est tenu, avant la poursuite ou dans le délai de quinzaine, de notifier à tous les créanciers inscrits sur le registre d'immatriculation, au domicile élu par eux dans leurs inscriptions:

- a) un extrait de son titre indiquant seulement la date et la nature du titre, le nom du constructeur, le type, les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef ;
- b) un tableau sur trois (3) colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers, la troisième le montant des créances inscrites ;
- c) la déclaration qu'il est prêt à acquitter sur le champ, les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence de leur prix sans distinction des dettes exigibles ou non ; et
- d) l'indication du lieu où l'aéronef se trouve, et où il doit rester jusqu'à l'expiration du délai donné aux créanciers pour requérir la mise aux enchères, et en outre, si cette mise aux enchères est requise, jusqu'à l'adjudication qui suivra.

2. L'acquéreur est tenu à peine de nullité de la notification prévue au paragraphe précédent de maintenir l'aéronef au lieu indiqué.

3. En cas de déplacement momentané, pour cause de force majeure ou en exécution d'un ordre administratif, les délais visés au paragraphe 1. cessent de courir pendant le temps que l'aéronef passe hors du lieu indiqué.

### **Article L.3.4.3-2**

1. Tout créancier inscrit peut requérir la mise aux enchères de l'aéronef en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.

2. La réquisition de mise aux enchères doit être signée du créancier et signifiée à l'acquéreur dans les dix (10) jours de la notification. Elle contient assignation devant le tribunal de première instance du lieu où se trouve l'aéronef, pour voir ordonner qu'il soit procédé aux enchères requises.

3. La vente aux enchères a lieu à la diligence, soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes sur saisie.

4. Les tarifs des droits à percevoir par l'administration à raison des actes concernant les hypothèques des aéronefs sont fixés par arrêté pris par le Ministre.

## **TITRE 5 DES MESURES EXÉCUTOIRES**

### **CHAPITRE PREMIER DE LA SAISIE EXÉCUTION ET DE LA VENTE FORCÉE DES AÉRONEFS**

#### **Article L.3.5.1-1**

1. La saisie et la vente forcée des aéronefs sont faites dans les formes prévues par le présent chapitre.

2. Il ne peut être procédé à la saisie que vingt-quatre (24) heures après le commandement de payer fait à la personne du propriétaire ou à son domicile.

#### **Article L.3.5.1-2**

1. La saisie est faite par huissier.

2. Le contenu des inscriptions du procès-verbal de saisie est fixé par voie réglementaire.

3. Le saisissant doit, dans le délai de trois jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le tribunal civil du lieu de la saisie pour voir dire qu'il sera procédé à la vente des choses saisies.

4. Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal du lieu de la saisie, les citations et significations lui seront délivrées en la personne du pilote commandant de bord de l'aéronef saisi ou, en son absence, en la personne de celui qui représentera le propriétaire ou le pilote commandant de bord ; le délai est porté à quinze (15) jours s'il est domicilié à Madagascar.

5. Si le propriétaire est domicilié hors de Madagascar et non représenté, les citations et significations seront données ainsi qu'il est prescrit par le Code de procédure civile, sous réserve de toute autre disposition des traités internationaux.

#### **Article L.3.5.1-3**

1. Le procès-verbal de saisie est transcrit au registre d'immatriculation dans le délai de trois (3) jours, si le tribunal qui doit connaître de la saisie et de ses suites est le tribunal de première instance d'Antananarivo, ce délai est porté à quinze (15) jours dans les autres cas.

2. Dans la huitaine, l'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation délivre un état des inscriptions et dans les trois jours qui suivent, avec augmentation du délai à raison des distances comme il est dit ci-dessus, la saisie est dénoncée aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions avec l'indication du jour de comparution devant le tribunal civil.

3. Le délai de comparution est également calculé à raison des distances comme il est dit au paragraphe 1.

#### **Article L.3.5.1-4**

1. Le tribunal fixe par son jugement la mise à prix et les conditions de la vente. Si au jour fixé pour la vente, il n'est pas fait d'offre, le tribunal indique par jugement le jour auquel les enchères auront lieu sur une nouvelle mise à prix inférieure à la première, et qui est déterminée par le jugement.

#### **Article L.3.5.1-5**

1. La vente sur saisie se fait à l'audience des criées du tribunal civil, quinze (15) jours après l'apposition d'affiches :

- a) à la porte principale du tribunal civil devant lequel on doit procéder ;
- b) dans la zone publique de l'aérodrome sur lequel se trouve l'aéronef ; et
- c) à la porte du bureau d'immatriculation des aéronefs.

2. Cette affiche est également insérée dans un des journaux désignés pour recevoir les annonces judiciaires du ressort du tribunal.

3. Le contenu des inscriptions de cette affiche et de cette annonce est fixé par voie réglementaire.

#### **Article L.3.5.1-6**

1. Le tribunal peut, néanmoins, ordonner que la vente soit faite devant un autre tribunal de première instance ou en l'étude et par ministère soit d'un notaire, soit d'un autre officier public, au lieu où se trouve l'aéronef saisi.

2. Dans ces divers cas, le jugement régleme la publicité locale.

#### **Article L.3.5.1-7**

1. L'adjudicataire est tenu de consigner son prix à une caisse du Trésor dans les vingt-quatre (24) heures de l'adjudication à peine de folle enchère.

2. Le créancier saisissant doit, dans les cinq (5) jours suivants, présenter requête au président du tribunal civil pour faire commettre un juge devant lequel il citera les créanciers, par actes signifiés aux domiciles élus, à l'effet de s'entendre à l'amiable sur la distribution du prix.

3. Le délai de convocation est de quinzaine sans augmentation en raison de la distance.

4. Seront déduits du prix d'adjudication avant sa distribution, les frais de justice effectués dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente et à la distribution du prix, y compris les frais de garde.

#### **Article L3.5.1-8**

1. Dans le cas où les créanciers ne s'entendent pas sur la distribution du prix, il sera dressé procès-verbal de leurs prétentions et contredits.

2. Dans la huitaine, chacun des créanciers doit déposer au greffe du tribunal civil une demande de collocation avec les titres à l'appui.

3. A la requête du plus diligent, les créanciers sont cités devant le tribunal qui statue à l'égard de tous, même des créanciers privilégiés.

#### **Article L.3.5.1-9**

1. Le jugement est signifié dans les trente (30) jours de sa date au domicile élu de chacune des parties présentes ou défaillantes, le jugement n'est pas susceptible d'opposition.

2. Il peut être formé appel dans un délai de huit (8) jours à compter de la date de signification du jugement, outre les délais de distances prévus en matière de procédure civile.

3. L'acte d'appel contient assignation et énonciation des griefs à peine de nullité.

4. Dans les huit (8) jours qui suivent l'expiration du délai d'appel, et s'il y a appel, dans les huit (8) jours du jugement, le Juge déjà désigné dresse l'état des créances colloquées en principal, intérêts et frais.

5. Sur ordonnance rendue par le juge commissaire, le greffier du tribunal civil délivre les bordereaux de collocation exécutoire. La même ordonnance autorise la radiation, par le greffier du tribunal de commerce, des inscriptions des créanciers non colloqués. Il est procédé à cette radiation sur la demande de toute partie intéressée.

## **CHAPITRE 2 DE LA SAISIE CONSERVATOIRE**

#### **Article L.3.5.2-1**

1. Lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié à Madagascar, ou que l'aéronef est de nationalité étrangère, tout créancier a le droit de pratiquer une saisie conservatoire avec l'autorisation du président du tribunal de première instance dans le ressort duquel est situé le lieu où l'aéronef a atterri.

2. Le juge saisi doit donner mainlevée de la saisie si le propriétaire offre de déposer un cautionnement égal au montant de la créance réclamée et il peut ordonner cette mainlevée en fixant le montant du cautionnement à fournir en cas de contestation sur l'étendue de la créance. Ce cautionnement est déposé à une caisse du Trésor.

3. En cas de dommages causés à la surface ou par la chute d'un aéronef étranger dont le propriétaire est domicilié à l'étranger, tous les agents chargés, à l'article L7.1.3-1, de la constatation des infractions à la présente loi et de ses textes d'application, peuvent faire appel à la force publique pour retenir l'aéronef pendant quarante-huit (48) heures, afin de permettre au président du tribunal de première instance d'arbitrer le montant des dommages causés et en cas d'infractions, des amendes et frais encourus. Le président du tribunal peut, s'il échet, avoir recours à un homme de l'art.

4. Toutefois, sont exempts de saisie les aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat, poste comprise, commerce excepté, les aéronefs mis exclusivement en service sur une ligne régulière de transport public et les pièces de rechange et accessoires indispensables à leur utilisation à condition qu'il s'agisse d'aéronefs étrangers, qu'ils soient rentrés régulièrement sur le territoire national et que la réciprocité soit prévue.



5. Est également de nul effet, en vertu de l'article 27 de la Convention de Chicago, toute saisie au motif que la construction, le mécanisme, les pièces, les accessoires ou l'exploitation de l'aéronef employé à la navigation aérienne internationale porteraient atteinte aux droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle dûment délivré ou déposé sur le territoire national ; étant également convenu qu'il n'est exigé en aucun cas un dépôt de garantie en raison de l'exemption de saisie ou de rétention de l'aéronef visée ci-dessus. Il en est de même de l'entreposage des pièces et du matériel de rechange pour les aéronefs, ainsi qu'au droit d'utiliser et de monter ces pièces et matériel lors de la réparation d'un aéronef malagasy sur le territoire d'un autre Etat.

#### **Article L.3.5.2-2**

1. Les agents chargés à l'article L7.1.3-1 de la constatation des infractions à la présente loi et de ses textes d'application ont le droit de saisir, à titre de mesures conservatoires, tout aéronef de nationalité malagasy ou étrangère qui ne remplit pas les conditions prévues par la réglementation en vigueur.

## **TITRE 6 DE LA NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS**

### **CHAPITRE PREMIER DES CONDITIONS GÉNÉRALES**

#### **Article L.3.6.1-1**

1. Tout aéronef employé à la navigation aérienne doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'Etat dans lequel il est immatriculé.

2. Pour les aéronefs non conformes aux exigences de la convention de Chicago, la délivrance d'un document équivalent au certificat de navigabilité par l'Autorité de l'aviation civile leur permet de voler uniquement au-dessus du territoire national.

#### **Article L.3.6.1-2**

1. Tout aéronef ou élément d'aéronef, qui n'a pas satisfait sur un point à une spécification technique malagasy ou une norme de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en matière de navigabilité ou de performance lors de l'établissement de son certificat de navigabilité, doit avoir sous forme d'annotation sur son certificat de navigabilité, ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronef s'écarte de cette spécification ou norme.

2. Un aéronef dont le certificat de navigabilité est annoté ne peut pas participer à la navigation internationale sans la permission de l'Etat ou des Etats sur le territoire desquels il pénètre.

3. Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni aux aéronefs, ni au matériel d'aéronefs des types dont le prototype a été soumis aux autorités nationales compétentes pour homologation avant l'expiration des trois années qui suivent la date d'adoption d'une norme internationale de navigabilité pour ce matériel.

#### **Article L.3.6.1-3**

1. Un aéronef qui n'est pas inscrit au registre malagasy n'est autorisé à circuler que s'il est pourvu d'un certificat de navigabilité valide ou d'un permis de vol délivré par son Etat d'immatriculation et reconnu valide par l'Autorité de l'aviation civile.

#### **Article L.3.6.1-4**

1. Les conditions exigées pour l'obtention et le maintien du certificat de navigabilité sont fixées par voie réglementaire pour chaque catégorie et type d'aéronefs.

## **CHAPITRE 2 DE LA CERTIFICATION DE TYPE**

### **Article L.3.6.2-1**

1. La conception, la construction ou l'assemblage d'un aéronef à Madagascar ne peut être effectué qu'après approbation de l'Autorité de l'aviation civile. Les modalités de cette approbation sont fixées par voie réglementaire.

## **CHAPITRE 3 DU SUIVI DE LA NAVIGABILITÉ**

### **Article L.3.6.3-1**

1. La nature, l'importance, la fréquence et les conditions des contrôles de navigabilité sont fixées par voie réglementaire par l'Autorité de l'aviation civile pour chaque catégorie et type d'aéronef.

### **Article L.3.6.3-2**

1. L'Autorité de l'aviation civile effectue l'inspection périodique ou le contrôle après réparation des aéronefs.

2. Elle peut désigner un organisme qualifié pour assurer cette mission sous sa supervision.

3. Si les exigences de navigabilité et de sécurité ne peuvent pas être respectées, l'aéronef est interdit de vol.

4. Les modalités d'exécution de l'inspection de l'aéronef sont fixées par l'Autorité de l'aviation civile par voie réglementaire.

### **Article L.3.6.3-3**

1. Les pièces et composantes d'aéronefs ne peuvent être utilisées que lorsque leur état de navigabilité est conforme aux exigences fixées par l'Autorité de l'aviation civile par voie réglementaire.

2. La vente ou l'installation sur un aéronef de toute pièce ou composante non reconnue conforme par l'Autorité de l'aviation civile est interdite.

## **CHAPITRE 4 DE L'AGRÉMENT DES ATELIERS DE CONSTRUCTION OU D'ENTRETIEN D'AÉRONEFS**

### **Article L.3.6.4-1**

1. L'établissement ou l'entreprise installée à Madagascar, ayant comme activité la construction d'aéronefs ou d'éléments d'aéronefs, doit être agréé par l'Autorité de l'aviation civile et se soumettre à sa supervision.

2. L'établissement ou l'entreprise, ayant comme activité l'entretien d'aéronefs ou d'éléments d'aéronefs, doit être agréé ou autorisé par l'Autorité de l'aviation civile et se soumettre à sa supervision.

## **TITRE 7 DE L'EXPLOITATION DES AERONEFS**

### **CHAPITRE PREMIER DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE**

### **Article L.3.7.1-1**

1. Nul ne peut exploiter un aéronef à titre commercial à moins qu'il n'ait obtenu un permis d'exploitation aérienne délivré par l'Autorité de l'aviation civile.

2. Dans le cas des services de transport aérien public, la licence d'exploitation et le certificat de transporteur aérien tiennent ensemble lieu de permis d'exploitation aérienne.

**Article L.3.7.1-2**

1. Les conditions de délivrance, de renouvellement, de surveillance, ainsi que de suspension ou de retrait de la licence d'exploitation et du certificat de transporteur aérien sont fixées par voie réglementaire.

**CHAPITRE 2  
DE L'EXPLOITATION D'AERONEF EN AVIATION GENERALE**

**Article L.3.7.2-1**

1. Les modalités d'exploitation et les autorisations relatives aux vols d'aviation générale sont fixées par voie réglementaire.

**LIVRE 4  
DE LA NAVIGATION AÉRIENNE**

**TITRE PREMIER  
DES GÉNÉRALITÉS**

**CHAPITRE PREMIER  
DÉFINITIONS**

**Article L.4.1.1-1**

1. Au sens de la présente loi, on entend par :

- a) « Aide à la navigation » : tout dispositif visuel ou électronique situé à bord d'un aéronef ou à la surface de la terre, ou bien tout système satellitaire qui fournit le guidage d'un point à un autre ou les données de position à un aéronef en vol.
- b) « Circulation aérienne » : ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aéroport.
- c) « Contrôleur de la circulation aérienne » : personne titulaire d'une licence valide l'autorisant à effectuer le contrôle de la circulation aérienne.
- d) « Documents de bord » : certificat d'immatriculation, certificat de navigabilité, licences appropriées pour chaque membre de l'équipage, carnet de route, licence de la station radio de l'aéronef s'il est muni d'appareils radioélectriques, liste des noms et lieux d'embarquement et de destination des passagers le cas échéant, manifeste et déclarations détaillées du fret le cas échéant.
- e) « Services de la circulation aérienne » : services fournis en vue :
  - i) d'empêcher :
    - les abordages entre des aéronefs ;
    - les collisions entre des aéronefs et des obstacles ;
    - sur l'aire de manœuvre, les collisions entre des aéronefs et des véhicules ;
  - ii) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne ;
  - iii) d'alerter les organismes appropriés lorsque les aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire. Ils comprennent le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne et le service du contrôle de la circulation aérienne dont le contrôle régional, le contrôle d'approche et le contrôle d'aéroport.
- f) « Services de navigation aérienne » : comprend les services de la circulation aérienne (ATS), les services de télécommunications aéronautiques (COM), les services météorologiques (MET) pour la navigation aérienne, les services de recherches et de sauvetage (SAR) et les services d'information aéronautique (AIS). Ces services sont assurés au trafic aérien pendant toutes les phases de l'exploitation.

- g) « Zones particulières ou à statuts particuliers » : zones identifiées sur les cartes aéronautiques par des délimitations et comprenant :
- i) Zone dangereuse :  
Espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées.
  - ii) Zone d'identification de défense aérienne (ADIZ) :  
Espace aérien désigné spécial, de dimensions définies, à l'intérieur duquel les aéronefs doivent se soumettre à des procédures spéciales d'identification et/ou de compte rendu en plus de suivre les procédures des services de la circulation aérienne (ATS).
  - iii) Zone interdite :  
Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.
  - iv) Zone réglementée :  
Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.

## **CHAPITRE 2 DE LA FOURNITURE DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE**

### **Article L.4.1.2-1**

1. Les conditions de la construction des installations d'aides à la navigation aérienne, de même que l'exploitation, l'entretien des services de navigation aérienne et les modalités de leur concession sont fixées par voie réglementaire.
2. Les services de navigation aérienne sont fournis à tous les aéronefs évoluant dans l'espace aérien malagasy indifféremment de leur nationalité ou de celle de leurs exploitants.
3. Les fournisseurs de services de la navigation aérienne doivent être certifiés par l'Autorité de l'aviation civile qui s'assure que les prestataires de service sont compétents pour assurer la sécurité et la sûreté du trafic aérien.
4. Le certificat d'un fournisseur de services de navigation aérienne couvre la circulation aérienne (ATS), les procédures de vol (PANS/OPS), les télécommunications aéronautiques (COM), la météorologie aéronautique (MET), l'information aéronautique (AIS), la cartographie aéronautique (MAP), et la recherche et le sauvetage d'aéronef (SAR).
5. Nul ne peut fournir lesdits services à moins qu'il n'ait obtenu un certificat délivré par l'Autorité de l'aviation civile.
6. Les domaines et les conditions de délivrance du certificat de fournisseur de services de la navigation aérienne sont fixés par voie réglementaire.

### **Article L.4.1.2-2**

1. Les aéronefs peuvent circuler librement, en respectant les règlements de la circulation aérienne au-dessus du territoire national, en dehors des zones particulières mentionnées au paragraphe suivant.
2. Néanmoins, le survol et l'atterrissage peuvent être réglementés ou interdits pour des raisons de sécurité nationale.
3. La structure, la classification, la communication et les règles concernant l'utilisation de l'espace aérien, la délimitation des zones et régions de contrôle, des zones à statuts particuliers sont fixées par voie réglementaire.

### **CHAPITRE 3 DE LA CIRCULATION AERIENNE**

#### **Article L.4.1.3-1**

1. Les organisations et les procédures des fournisseurs de services de la circulation aérienne aux aéronefs sur le territoire national sont fixées par voie réglementaire.
2. Nul ne peut fournir des services de la circulation aérienne à moins qu'il n'ait obtenu une autorisation d'exploitation délivrée par l'Autorité de l'Aviation civile.
3. Les conditions de délivrance de l'autorisation d'exploitation de services de la circulation aérienne sont fixées par voie réglementaire.

### **CHAPITRE 4 DES TÉLÉCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES**

#### **Article L.4.1.4-1**

1. L'Autorité de l'aviation civile fixe par voie réglementaire les mesures destinées à l'établissement d'un réseau de télécommunications aéronautiques.

#### **Article L.4.1.4-2**

1. Sont déterminées par voie réglementaire :
  - a) les caractéristiques des équipements qui font partie du système des télécommunications aéronautiques ;
  - b) les conditions de l'installation, d'exploitation et l'entretien de ces équipements ; et
  - c) les conditions d'homologation de ces équipements.

#### **Article L.4.1.4-3**

1. Il est interdit à toute personne d'exercer une fonction relative à l'installation, à l'entretien ou à l'exploitation d'un équipement de télécommunications aéronautiques, à moins qu'elle n'ait suivi avec succès la formation portant sur l'exercice de cette fonction et qu'elle n'ait reçu une attestation à cette fin, délivrée par l'Autorité de l'aviation civile.

### **CHAPITRE 5 DES INFORMATIONS ET CARTES AERONAUTIQUES**

#### **Article L.4.1.5-1**

1. Toutes les informations relatives aux caractéristiques et aux spécifications des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, aux services et installations de navigation aérienne donnent lieu à une communication à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et à des informations aéronautiques.
2. Une Publication d'Information Aéronautique renferme les informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.
3. La composition et la structure de la Publication d'Information Aéronautique sont fixées par voie réglementaire.

#### **Article L.4.1.5-2**

1. L'Autorité de l'aviation civile fixe par voie réglementaire les mesures destinées à assurer l'élaboration et la publication des cartes et des plans aéronautiques conformément aux normes en vigueur.
2. Nul ne peut publier ou diffuser des informations aéronautiques à moins qu'il n'ait obtenu une autorisation délivrée par l'Autorité de l'Aviation civile.

3. Les unités de mesure utilisées dans les informations aéronautiques sont fixées par voie réglementaire.

## **CHAPITRE 6 DE LA METEOROLOGIE AERONAUTIQUE**

### **Article L.4.1.6-1**

1. L'organisation de l'administration de la météorologie aéronautique et les procédures pour les services d'assistance météorologique à la navigation aérienne sur le territoire national sont fixées par voie réglementaire.

### **Article L.4.1.6-2**

1. Nul ne peut fournir des services d'assistance météorologique à la navigation aérienne à moins qu'il n'ait obtenu une autorisation d'exploitation délivrée par l'Autorité de l'aviation civile.

2. Les conditions de délivrance de l'autorisation d'exploitation de services d'assistance météorologique à la navigation aérienne sont fixées par voie réglementaire.

## **TITRE 2 DES REDEVANCES DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

### **CHAPITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS**

#### **Article L.4.2.1-1**

1. En rémunération des services qui leur sont rendus, les exploitants des aéronefs payent des redevances de services de navigation aérienne aux organismes qui fournissent ces services.

#### **Article L.4.2.1-2**

1. Les redevances de services de navigation aérienne, fixées sans discrimination de nationalité, sont dues par les exploitants des aéronefs et sont recouvrées dans les conditions établies par les fournisseurs de services.

2. Les aéronefs des Etats avec lesquels Madagascar a conclu des conventions internationales prévoyant l'exemption du paiement des redevances de services de navigation aérienne sont exemptés de leur paiement.

3. Sous réserve des dispositions contraires prévues par des Conventions internationales, la nature et les montants des redevances de services de navigation aérienne sont établies par les fournisseurs de services selon les conditions fixées par voie réglementaire et respectant les principes suivants :

- a) le calcul est effectué en fonction des coûts à recouvrer pour les services rendus ;
- b) les données afférentes aux coûts sont disponibles pour consultation ; et
- c) l'introduction de nouvelles redevances ou l'augmentation des montants fait suite à des consultations préalables obligatoires avec les exploitants d'aéronefs.

4. Les informations pertinentes concernant les redevances de services de navigation aérienne fixées par les fournisseurs de services selon les principes énoncés au paragraphe précédent doivent être communiquées à l'Autorité compétente en vue de leur approbation.

5. Les modalités d'approbation des redevances sont déterminées par voie réglementaire. Ces redevances sont publiées par voie d'information aéronautique trente (30) jours au moins avant leur entrée en vigueur.

6. La nature et les montants des redevances de services de navigation aérienne publiés sont communiqués à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

7. En cas de non-paiement des redevances de services de navigation aérienne dues par l'exploitant de l'aéronef, les fournisseurs de services peuvent retenir l'aéronef sur l'aérodrome jusqu'à consignation du montant des sommes en litige conformément aux dispositions réglementaires.

### **TITRE 3 DES RÈGLES DE L'AIR**

#### **CHAPITRE PREMIER DU DOMAINE D'APPLICATION**

##### **Article L.4.3.1-1**

1. Les règles de l'air sur le territoire national sont fixées par voie réglementaire.

##### **Article L.4.3.1-2**

1. Le pilote commandant de bord est responsable du respect des règles de l'air auxquelles il ne peut déroger que pour des raisons impérieuses de sécurité, de sûreté ou en cas d'urgence.

#### **CHAPITRE 2 DES RÈGLES GÉNÉRALES**

##### **Article L.4.3.2-1**

1. Tout aéronef en circulation doit avoir à son bord tous les documents de bord définis à l'article L.4.1.1-1 ci-dessus et tous les documents spécifiés par l'Autorité de l'aviation civile.

##### **Article L.4.3.2-2**

1. La validité des documents à bord d'aéronefs étrangers est reconnue par l'Autorité de l'aviation civile sur le territoire malagasy telle qu'établie par voie réglementaire.

##### **Article L.4.3.2-3**

1. L'Autorité de l'aviation civile peut interdire ou limiter l'usage à bord des aéronefs survolant le territoire national des équipements électroniques, appareils photographiques, cinématographiques, de télédétection et d'enregistrement de données de toute nature.

##### **Article L.4.3.2-4**

1. Le propriétaire d'un aéronef affecté à l'utilisation privée ne peut assurer ni un travail aérien, ni un transport aérien public, sauf dans les cas d'urgence ou de réquisition et après autorisation de l'Autorité de l'aviation civile.

##### **Article L.4.3.2-5**

1. L'Autorité de l'aviation civile détermine, pour chaque type d'aéronef et selon les conditions de son exploitation, le matériel de sauvetage à embarquer.

##### **Article L.4.3.2-6**

1. La réglementation fixe les conditions de vol à basse altitude au-dessus de régions peuplées ou de regroupements de personnes, ou à une vitesse supersonique.

##### **Article L.4.3.2-7**

1. Les aéronefs qui circulent sans pilote doivent respecter les dispositions particulières édictées par voie réglementaire et portant, en tant que de besoin, aussi bien sur la conception des appareils que sur les conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent.

##### **Article L.4.3.2-8**

1. Tout aéronef civil étranger qui survole sans autorisation le territoire national ou dont il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé dans l'espace aérien national à des fins incompatibles avec les buts de la Convention de Chicago est tenu de respecter tout ordre d'atterrir ou toutes autres instructions des Autorités de l'Etat pour mettre fin à ces violations.

2. Dans l'exercice de ses prérogatives, l'Etat s'abstient de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol. En cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs ne doivent pas être mises en danger.

3. Tout aéronef civil immatriculé ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente à Madagascar est tenu en toutes circonstances, particulièrement en cas d'interception, de respecter les ordres et instructions des Autorités de l'Etat dans lequel il se trouve, si ceux-ci ne mettent pas en danger la vie des personnes se trouvant à bord et la sécurité dudit aéronef.

### **CHAPITRE 3 DES PLANS DE VOL**

#### **Article L.4.3.3-1**

1. Les caractéristiques que doivent avoir tous les plans de vols sont fixées par voie réglementaire, quel que soit le régime de vol.

2. Un vol ne peut avoir lieu que si le plan de vol correspondant a reçu l'autorisation des services de la circulation aérienne compétents. Le dépôt du plan de vol est obligatoire.

3. Une dérogation au paragraphe 2. est accordée :

- a) à des cas particuliers précisés par la réglementation ;
- b) à tout vol découlant d'une décision du Gouvernement et effectué dans le but de protéger les intérêts et la sécurité de l'Etat et de la population dans le cas de désastre naturel, recherche et sauvetage et autres cas d'urgence.

#### **Article L.4.3.3-2**

1. Si pour des raisons de sécurité ou de sûreté, le plan de vol ne peut pas être respecté, les services de la circulation aérienne doivent être avertis dès que possible.

## **TITRE 4 DES RECHERCHES ET SAUVETAGE**

### **CHAPITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS**

#### **Article L.4.4.1-1**

1. L'Etat :

- a) désigne ou met en place des organismes chargés des opérations de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse, manquants ou accidentés dans la région d'information de vol d'Antananarivo ; et
- b) prend les mesures qu'il juge réalisables, individuellement ou en coopération avec d'autres Etats, afin de porter assistance à ces aéronefs, conformément aux mesures coordonnées recommandées par la Convention de Chicago.

2. Les organismes désignés ou mis en place par l'Etat sont responsables des opérations de recherche et sauvetage des aéronefs en détresse, manquants ou accidentés et collaborent aux mesures coordonnées qui sont recommandées en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

#### **Article L.4.4.1-2**

1. L'organisation des recherches et des sauvetages des aéronefs en détresse est fixée par voie réglementaire.



2. Toute Autorité locale, civile ou militaire informée en premier d'un accident d'aéronef a l'obligation d'apporter immédiatement le secours et l'assistance qui s'imposent ainsi que de prendre les mesures conservatoires nécessaires.

3. L'exploitant de l'aéronef en détresse, sous le contrôle de ses propres Autorités et des Autorités de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, peuvent prendre les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances.

#### **Article L.4.4.1-3**

1. Sous réserve d'Accords bilatéraux ou multilatéraux préalables ou des conditions qui peuvent être prescrites par Madagascar, il est permis aux équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres Etats d'entrer immédiatement sur le territoire national dans le but de participer aux recherches des lieux d'occurrence d'accident d'aviation et aux secours des survivants.

2. Les Accords bilatéraux ou multilatéraux relatifs à des services de recherche et de sauvetage spécifient les renseignements et les conditions nécessaires à l'entrée, sur le territoire national, des équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres Etats.

## **LIVRE 5 DU PERSONNEL DE L'AÉRONAUTIQUE**

### **TITRE PREMIER DES LICENCES DU PERSONNEL DE L'AÉRONAUTIQUE**

#### **CHAPITRE PREMIER DÉFINITIONS**

#### **Article L.5.1.1-1**

1. Au sens de la présente loi, on entend par :

- a) « Brevet ou Certificat » : titre sanctionnant un ensemble de connaissances générales théoriques ou pratiques ; il est délivré après examen et est définitivement acquis à son titulaire.
- b) « Licence » : titre sanctionnant l'aptitude et le droit pour le titulaire de brevet de remplir les fonctions correspondantes, sous réserve des qualifications prévues ; elle n'est valable que pour une période limitée ; elle est renouvelable par vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.
- c) « Membre d'équipage de cabine » : membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers mais qui n'exerce pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.
- d) « Membre d'équipage de conduite » : membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.
- e) « Personnel aéronautique » : titulaire de la licence de membre d'équipage de conduite, de personnel de cabine, de technicien d'entretien d'aéronef, de contrôle de la circulation aérienne, d'agent technique d'exploitation, d'opérateur radio de station aéronautique ou tout personnel d'exploitation dont la fonction est essentielle à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile.
- f) « Personnel de cabine » : personnel de l'aviation chargé de la sécurité et de l'assistance aux passagers embarqués.
- g) « Personnel navigant technique » : personnel de l'aviation chargé du pilotage et de la maîtrise technique de l'engin, de la préparation technique du vol, de la navigation et des télécommunications.
- h) « Pilote commandant de bord » : pilote désigné par l'exploitant ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

## **CHAPITRE 2 DES DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

### **Article L.5.1.2-1**

1. Les membres de l'équipage de conduite de tout aéronef doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.
2. L'Autorité de l'aviation civile se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol du territoire national, les brevets d'aptitude et les licences accordés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat.
3. Les conditions de délivrance, de renouvellement et de validation des brevets, certificats, licences et qualifications du personnel aéronautique sont déterminées par voie réglementaire.

### **Article L.5.1.2-2**

1. Tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par une norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions.
2. Aucun membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation aérienne internationale qu'avec la permission de l'Etat ou des Etats sur le territoire desquels il pénètre.

### **Article L.5.1.2-3**

1. L'Autorité de l'aviation civile délivre ou valide un brevet, un certificat, une licence ou une qualification pour toute personne dont les fonctions sont jugées essentielles à la sécurité ou à la sûreté de l'aviation civile.
2. La liste des fonctions et les conditions de délivrance, de renouvellement et de validation ainsi que de suspension ou de retrait des brevets, certificats, licences et qualifications sont déterminées par voie réglementaire.

### **Article L.5.1.2-4.**

1. La disposition de l'Article L.5.1.2-2 ci-dessus ne s'applique pas au personnel dont les licences ont été délivrées à l'origine avant l'expiration de l'année qui suit la date de l'adoption initiale d'une norme internationale d'aptitude pour ce personnel; mais elle s'applique dans tous les cas à tout le personnel dont les licences demeurent valides cinq ans après la date d'adoption de cette norme.

## **CHAPITRE 3 DE L'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE**

### **Article L.5.1.3-1**

1. La délivrance et le renouvellement des licences et qualifications donnent lieu aux contrôles d'aptitude physique et mentale de leurs titulaires dans les conditions fixées par l'Autorité de l'aviation civile par voie réglementaire.
2. Le titulaire d'une licence doit s'abstenir d'exercer les privilèges afférents à sa licence dès qu'il ressent une déficience physique ou mentale quelconque de nature à lui faire croire qu'il ne remplit plus les conditions d'aptitude physique et mentale requises pour exercer ses fonctions.
3. Nul ne doit exercer les privilèges d'une licence délivrée conformément à la présente loi s'il se trouve sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotiques, de stupéfiants ou de médicaments qui puissent compromettre les facultés nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

### **Article L.5.1.3.-2**

1. L'examen d'aptitude médicale du personnel aéronautique doit se faire dans un centre d'expertise médical du personnel aéronautique agréé par l'Autorité de l'aviation civile et se soumettre à sa supervision. Les conditions de délivrance de l'agrément d'un centre sont fixées par voie réglementaire

2. Les centres d'expertise médicale du personnel aéronautique et les médecins examinateurs délivrent pour le personnel aéronautique, après examen, les certificats d'aptitudes médicales exigés pour exercer les fonctions correspondant aux licences et qualifications aéronautiques.

3. Le Conseil médical de l'aviation civile, organe collégial à compétence nationale dont l'assistance, la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement sont précisées par voie réglementaire, s'il est saisi d'un recours par l'Autorité de l'aviation civile ou l'intéressé, à la suite des décisions prises par les centres d'expertise médicale du personnel aéronautique, décide de l'aptitude du personnel aéronautique.

#### **CHAPITRE 4 DES CONDITIONS DE TRAVAIL**

##### **Article L.5.1.4-1**

1. Les conditions de travail spécifiques du personnel titulaire d'une licence ou d'un certificat sont définies par voie réglementaire et contrôlées par l'Autorité de l'aviation civile.

#### **CHAPITRE 5 DE L'AGREMENT DES ORGANISMES DE FORMATION AERONAUTIQUE**

##### **Article L.5.1.5-1**

1. Tout organisme ayant comme activité l'enseignement et la formation aéronautique préparant à une licence de personnel navigant ou de personnel au sol doit être agréé à ce titre par l'Autorité de l'aviation civile et se soumettre à sa supervision. Les conditions de délivrance de l'agrément de l'établissement sont fixées par voie réglementaire.

2. Les entraîneurs synthétiques de vol destinés à la formation ou au maintien des compétences du personnel navigant doivent être homologués selon les conditions définies par voie réglementaire.

#### **CHAPITRE 6 DES EXAMINATEURS**

##### **Article L.5.1.6-1**

1. Les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence pour l'obtention et le renouvellement des licences et qualifications aéronautiques doivent être effectués sous le contrôle d'examineurs selon les conditions d'habilitation fixées par voie réglementaire.

#### **CHAPITRE 7 DES MODIFICATIONS, SUSPENSIONS ET RETRAITS**

##### **Article L.5.1.7-1**

1. Les conditions de modification, de suspension ou de retrait des brevets, certificats, licences et qualifications du personnel aéronautique sont fixées par voie réglementaire.

2. Les conditions de modification, de suspension ou de retrait de l'agrément des organismes de formation, des centres d'expertise médicale du personnel aéronautique, des médecins examinateurs ou de l'habilitation des examinateurs sont fixées par voie réglementaire.

### **TITRE 2 DE L'ÉQUIPAGE DES AÉRONEFS**

#### **CHAPITRE PREMIER DES POUVOIRS ET RESPONSABILITÉS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD**

##### **Article L.5.2.1-1**

1. Le pilote commandant de bord est responsable de la sécurité et de la sûreté de l'aéronef dont il assume le commandement.

2. L'équipage est placé sous les ordres du pilote commandant de bord.

3. Le pilote commandant de bord exerce également, dans le cadre de sa mission, son autorité sur les passagers et les biens embarqués.

## **CHAPITRE 2 DES POUVOIRS EN CAS D'ACTE D'INTERVENTION ILLICITE**

### **Article L.5.2.2-1**

1. Lorsque le pilote commandant de bord a des motifs sérieux de 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 ou un acte pouvant compromettre ou compromettant la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou biens à bord, ou compromettant 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 contraintes qui sont nécessaires pour lui permettre de la débarquer et la remettre aux Autorités compétentes.

### **Article L.5.2.2-2**

1. Le pilote commandant de bord 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.

2. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toute mesure préventive raisonnable, s'il a des motifs sérieux de croire qu'elle s'impose immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord.

### **Article L.5.2.2-3**

1. Le pilote commandant de bord transportant une personne soumise à une mesure de contrainte doit, avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat, dans les meilleurs délais et si possible:

- a) aviser les Autorités de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte ;  
et
- b) les informer des raisons justifiant cette mesure.

### **Article L.5.2.2-4**

1. Lorsque le pilote commandant de bord a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a accompli ou est sur le point d'accomplir un acte visé à l'article L5.2.2-1, il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout Etat pour autant qu'il juge cette mesure nécessaire. Le pilote commandant de bord informe les Autorités de l'Etat du débarquement et des raisons qui l'ont motivé.

## **LIVRE 6 DU TRANSPORT AÉRIEN**

### **TITRE PREMIER DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

#### **CHAPITRE PREMIER DÉFINITIONS**

### **Article L.6.1.1-1**

1. Au sens de la présente loi, on entend par :

- a) « Transport aérien » : transport par aéronef d'un point de départ à un point de destination convenue, de passager, de marchandise ou du courrier.

- b) « Transport aérien intérieur » : transport par aéronef effectué entre deux points situés sur le territoire national, soit entre un point qui lui est extérieur sans pour autant faire partie du territoire d'un autre pays.
- c) « Transport aérien international » : transport par aéronef effectué entre le territoire national et celui d'autres Etats situés hors de la Communauté économique africaine.
- d) « Transport aérien intra africain » : transport par aéronef effectué entre le territoire national et les pays de l'Afrique signataires du Traité d'Abuja de 1991 instituant la Communauté économique africaine.
- e) « Transport aérien non régulier » : transport par aéronef effectué auquel il manque l'une des caractéristiques du transport aérien régulier incluant toutes les catégories de vols affrétés prévues au règlement.
- f) « Transport aérien privé » : transport par aéronef effectué au bénéfice exclusif du propriétaire de l'aéronef et à des fins personnelles.
- g) « Transport aérien public » : transport par aéronef accessible au public effectué à titre professionnel avec ou sans rémunération conformément à la réglementation en vigueur.
- h) « Transport aérien régulier » : consiste en une série de transports par aéronef programmés offerts au public dont les caractéristiques suivantes sont établies à l'avance : le nombre de vols, les points de départ, les points intermédiaires et les points d'arrivée, l'horaire des arrivées et des départs ainsi que la nature du service offert.
- i) « Transporteur aérien » : entreprise qui assure des services de transport par aéronef contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location ; aux termes de l'article 96 de la Convention de Chicago, entreprise de transport aérien : signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international.
- j) « Vol affrété » : vol effectué dans le cadre d'une opération par laquelle un transporteur aérien met à la disposition d'un affrèteur un aéronef avec équipage.

#### **Article L.6.1.1-2**

1. La politique de libéralisation du transport aérien adoptée par l'Etat s'applique à l'exploitation des services intérieurs et internationaux, réguliers et non réguliers de passagers, de marchandises et de courrier.

## **TITRE 2 DE LA CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS**

### **CHAPITRE PREMIER DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN**

#### **Article L.6.2.1-1**

1. Un transporteur aérien basé à Madagascar ne peut exploiter des services de transport aérien public à moins qu'il n'ait obtenu un certificat de transporteur aérien délivré par l'Autorité de l'aviation civile.

2. Les conditions de délivrance, de renouvellement, de surveillance, ainsi que de suspension ou de retrait du certificat de transporteur aérien sont fixées par voie réglementaire.

## **TITRE 3 DES LICENCES D'EXPLOITATION**

### **CHAPITRE PREMIER DES CONDITIONS D'OBTENTION**

#### **Article L.6.3.1-1**

1. Le transporteur aérien malagasy qui exploite un service de transport aérien public doit détenir une licence d'exploitation délivrée par l'Autorité de l'aviation civile.

2. Les conditions de délivrance, de renouvellement, de surveillance, ainsi que de suspension ou de retrait de la licence d'exploitation sont fixées par voie réglementaire.

#### **Article L.6.3.1-2**

1. Aux fins du présent Titre, le transporteur aérien malagasy est une compagnie de transport aérien ayant son siège social et son centre principal d'activités à Madagascar, qui détient un certificat de transporteur aérien valide émis par l'Autorité de l'aviation civile et qui demeure sous son contrôle réglementaire effectif.

#### **Article L.6.3.1-3**

1. Un transporteur aérien étranger ne peut effectuer un vol rémunéré ou non, entre un point du territoire national et un point en-dehors dudit territoire, pour transporter des passagers, des marchandises ou du courrier sans une autorisation d'exploitation délivrée par l'Autorité de l'aviation civile.

2. Les conditions de délivrance, de renouvellement, de surveillance, ainsi que de suspension ou de retrait d'une autorisation d'exploitation à un transporteur aérien étranger sont fixées par voie réglementaire.

### **CHAPITRE 2 DU TRANSPORT AÉRIEN INTÉRIEUR**

#### **Article L.6.3.2-1**

1. Le service intérieur de transport aérien public régulier ou non régulier entre deux points situés sur le territoire national est réservé aux transporteurs aériens malagasy.

#### **Article L.6.3.2-2**

1. Le transporteur aérien malagasy titulaire d'un certificat de transporteur aérien peut exploiter un service intérieur régulier ou un service intérieur non régulier ou les deux services à la fois selon l'autorisation définie dans sa licence d'exploitation.

### **CHAPITRE 3 DU TRANSPORT AÉRIEN INTRA AFRICAÏN**

#### **Article L.6.3.3-1**

1. Les services de transport aérien intra africains réguliers et non réguliers sont exploités conformément aux dispositions des accords multilatéraux intervenus entre les Etats du continent africain ou entre les membres d'un regroupement régional de ces Etats, et ratifiés par Madagascar.

### **CHAPITRE 4 DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL**

#### **Article L.6.3.4-1**

1. En matière de services aériens internationaux, l'Etat procède par voie d'accords aériens et arrangements bilatéraux et multilatéraux en veillant à ce que l'ouverture du ciel malagasy aux compagnies étrangères se traduise réciproquement en opportunité d'accès à un marché élargi au plan international pour les transporteurs aériens malagasy.

#### **Article L.6.3.4-2**

1. Les aéronefs immatriculés à l'étranger assurant des services aériens internationaux réguliers ou non réguliers peuvent pénétrer dans l'espace aérien national et le traverser en transit sans escale ou atterrir pour des raisons non commerciales à condition de se conformer au règlement concernant les délais de préavis, routes à suivre, les aérodromes désignés et les redevances et taxes de services à acquitter.

### **CHAPITRE 5 DE L'ENREGISTREMENT DES ACCORDS EXISTANTS**

#### **Article L.6.3.5-1**

1. Tout accord ou arrangement bilatéral ou multilatéral entre Madagascar et les autres Etats ou entre Madagascar et un transporteur aérien sont communiqués pour enregistrement, au Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

**TITRE 4  
DES MODALITÉS D'EXPLOITATION**

**CHAPITRE PREMIER  
DE LA LOCATION, DE L'AFFRETEMENT OU DE LA BANALISATION DES AERONEFS**

**Article L.6.4.1-1**

1. L'Autorité de l'aviation civile approuve au préalable la location, l'affrètement ou la banalisation d'aéronef par un transporteur aérien malagasy conformément à la réglementation.

2. Un aéronef loué ou affrété est soumis au contrôle technique de l'Etat d'immatriculation.

3. Nonobstant les dispositions de la Convention de Chicago relatives aux règles de l'air, à l'équipement radio des aéronefs, aux certificats de navigabilité et aux licences du personnel, lorsqu'un aéronef immatriculé dans un Etat contractant est exploité en vertu d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef, ou de tout autre arrangement similaire, par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation, ou à défaut, sa résidence permanente sur le territoire national, l'Etat d'immatriculation peut, par accord avec l'Etat malagasy, transférer tout ou partie des fonctions et obligations découlant des dispositions énoncées ci-dessus à l'égard de cet aéronef, en sa qualité d'Etat d'immatriculation. De même, pour un aéronef immatriculé à Madagascar et exploité à l'étranger, l'Etat malagasy peut, par accord avec l'Etat où son exploitant réside, lui transférer tout ou partie de ses fonctions et obligations énoncées ci-dessus.

4. L'accord de transfert prend effet après son enregistrement au Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, sa publication et sa notification aux autres Etats.

**CHAPITRE 2  
ACCORDS DE COOPÉRATION**

**Article L.6.4.2-1**

1. Les transporteurs aériens peuvent conclure des alliances et des accords de coopération avec d'autres transporteurs aériens y compris l'utilisation de l'indicatif de vol pour un service international de transport aérien assuré par un autre transporteur aérien.

**Article L.6.4.2-2**

1. Les transporteurs aériens doivent soumettre à l'Autorité de l'aviation civile une copie de toute alliance, entente ou accord de coopération.

**TITRE 5  
DE LA CONCURRENCE DÉLOYALE**

**CHAPITRE PREMIER  
DES PRATIQUES ANTICONCURRENTIELLES**

**Article L.6.5.1-1**

1. Sont prohibées toute pratique individuelle ou concertée, toute entente ou coalition expresse ou tacite entre individus ou entreprises ayant pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser de façon sensible le jeu de la concurrence dans le marché du transport aérien.

**Article L.6.5.1-2**

1. L'identification des pratiques jugées anticoncurrentielles relève de l'Autorité de l'aviation civile.

2. Peuvent également être qualifiées de pratiques anticoncurrentielles, celles qui sont considérées comme telles dans les conventions ou accords internationaux auxquels Madagascar fait partie.

**Article L.6.5.1-3**

1. La structure chargée de l'arbitrage des conflits entend, examine et statue sur les plaintes déposées à l'égard des pratiques anticoncurrentielles des transporteurs aériens.

**TITRE 6  
DU CONTRAT DE TRANSPORT**

**CHAPITRE PREMIER  
DES GÉNÉRALITÉS**

**Article L.6.6.1-1**

1. Dans le transport des passagers, des bagages et des marchandises un titre de transport doit être délivré.
2. L'emploi de tout autre moyen, y compris électronique, constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer au titre de transport.
3. Les indications que doit contenir la lettre de transport aérien émise, pour couvrir le transport de marchandises, sont fixées par voie réglementaire.

**Article L.6.6.1-2**

1. La responsabilité civile du transporteur aérien pour les dommages causés aux personnes et aux biens, pour les services intérieurs et internationaux, est régie par les dispositions des Conventions internationales ratifiées par Madagascar.
2. Toutefois, pour les services aériens intérieurs, la limite de responsabilité civile du transporteur aérien est fixée par voie réglementaire.

**TITRE 7  
DES ARTICLES INTERDITS ET DU TRANSPORT AERIEN  
DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

**CHAPITRE PREMIER  
DES GENERALITES**

**Article L.6.7.1-1**

1. L'introduction de tout article ou substances pouvant compromettre la sécurité et la sûreté du transport aérien est interdite à bord des aéronefs.
2. Sauf autorisation spéciale de l'Autorité de l'aviation civile, le transport par aéronefs civils d'armes, d'explosifs, de munitions et de matériels de guerre est interdit dans l'espace aérien national.
3. Les dispositions relatives au transport aérien des articles ou substances visés au point 2 ci-dessus et des marchandises dangereuses sont fixées par voie réglementaire.

**Art. L.6.7.1-2**

1. L'Autorité de l'aviation civile est l'autorité compétente responsable du transport aérien des marchandises dangereuses.

**TITRE 8  
DES CONVENTIONS INTERNATIONALES**

**CHAPITRE PREMIER  
DES GENERALITES**

**Article L.6.8.1-1**

1. Les Conventions internationales ratifiées par Madagascar complètent la présente loi portant Code malagasy de l'aviation civile.



**Article L.6.8.1-2**

En cas de nécessité, Madagascar intègre les textes d'application des Conventions internationales ou des organismes régionaux de coopération technique, dans sa propre réglementation.

**LIVRE 7  
DE L'APPLICATION DE LA LOI ET DES DISPOSITIONS FINALES**

**TITRE 1  
DE L'APPLICATION DE LA LOI**

**CHAPITRE PREMIER  
DES INFRACTIONS, SANCTIONS ET PEINES**

**Article L.7.1.1-1**

1. Nonobstant les dispositions des articles ci-après, toute personne qui, à bord d'un aéronef se trouvant sous la juridiction malagasy, commet un acte qui, s'il était commis sur le territoire national, constituerait une violation des lois malagasy, est punie conformément aux dispositions légales malagasy.

**Article L.7.1.1-2**

1. Toute personne qui viole l'interdiction de fumer dans une zone publique à l'intérieur d'un aéroport ou à bord d'un aéronef en vol commercial, où il est interdit de le faire, est passible d'un emprisonnement de 6 mois à 1 an et d'une amende de 500.000 Ariary à 1.500.000 Ariary.

**Article L.7.1.1-3**

1. Toute personne qui poursuit des activités aéronautiques et qui viole les dispositions de la présente loi en matière d'assurance de responsabilité civile est passible d'un emprisonnement de 1 an à 5 ans et d'une amende de 2.000.000 Ariary à 10.000.000 Ariary.

**Article L.7.1.1-4**

1. Toute personne effectuant des activités aéronautiques qui néglige ou refuse de produire les rapports, de tenir les livres ou les registres prescrits par la présente loi ou ses textes d'application est passible d'un emprisonnement de 6 mois à 5 ans et d'une amende de 500.000 Ariary à 5.000.000 Ariary.

**Article L.7.1.1-5**

1. Toute personne effectuant des activités aéronautiques qui mutile, modifie frauduleusement ou falsifie des rapports, des livres ou des registres, ou qui dépose de faux rapports, livres ou registres, est passible d'un emprisonnement de 5 ans à 10 ans et d'une amende de 750.000 Ariary à 8.000.000 Ariary.

**Article L.7.1.1-6**

1. Sans préjudice des sanctions administratives prévues dans les textes d'application de la présente loi, le dirigeant responsable d'une personne morale ou toute personne physique qui exerce une activité ou une fonction aéronautique en l'absence de la licence ou du certificat ou de l'agrément ou de l'autorisation spécifique requis par la réglementation est passible d'un emprisonnement de 5 ans à 10 ans et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 20.000.000 Ariary.

2. Est passible des mêmes peines, tout refus de présentation, falsification de document, présentation de document falsifié ou arrivé à péremption.

**Article L.7.1.1-7**

1. Est passible d'un emprisonnement de 5 ans à 10 ans et d'une amende de 750.000 Ariary à 7.500.000 Ariary, toute personne qui :

- a) délivre ou fait usage d'une fausse licence de personnel aéronautique, d'un faux certificat de qualification, d'un faux certificat médical, et d'un faux certificat de navigabilité ; ou
- b) obtient ces documents suite à des manœuvres frauduleuses.

2. Si la personne est trouvée coupable des infractions mentionnées au paragraphe 1, les licences et les certificats sont retirés par l'Autorité de l'aviation civile et la personne est inéligible à vie à ces titres.

3. Si l'infraction est commise par un pilote commandant de bord, outre le retrait de licence et de certificats ainsi que la radiation à vie, l'amende est doublée.

**Article L.7.1.1-8**

1. Toute personne effectuant des activités aéronautiques qui néglige ou refuse de comparaître et de témoigner, ou de collaborer à une enquête menée en vertu des dispositions de la présente loi et de ses textes d'application en ne produisant pas des livres, registres ou autres documents est passible d'un emprisonnement de 1 an à 5 ans et d'une amende de 750.000 Ariary à 7.500.000 Ariary.

**Article L.7.1.1-9**

1. Toute personne qui crée et met en service un aérodrome sans en avoir obtenu l'autorisation est passible d'un emprisonnement de 1 an à 5 ans et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 20.000.000 Ariary.

**Article L.7.1.1-10**

1. L'exploitant ou le gérant d'un aérodrome privé qui se trouve dans les cas ci-dessous énumérés est passible d'un emprisonnement de 1 an à 5 ans et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 20.000.000 Ariary:

- a) l'utilisation simultanée de l'aérodrome à d'autres fins sans autorisation ;
- b) l'abandon, le transfert ou la location de l'aérodrome sans autorisation ;
- c) la collecte de redevances de manière non conforme à la réglementation.

**Article L.7.1.1-11**

1. Sans préjudice de la réparation du dommage causé, toute personne qui occupe sans autorisation le domaine aéroportuaire et maintient cette occupation irrégulière malgré la sommation de quitter les lieux, est passible d'un emprisonnement de 6 mois à 5 ans et d'une amende de 500.000 Ariary à 1.500.000 Ariary.

**Article L.7.1.1-12**

1. Sans préjudice de la réparation des dommages subis, toute personne qui procède ou met en place une installation sur un aérodrome ou ses dépendances, sans l'accord de l'autorité aéroportuaire ou du concessionnaire, est passible d'un emprisonnement de 6 mois à 5 ans et d'une amende de 500.000 Ariary à 1.500.000 Ariary.

**Article L.7.1.1-13**

1. Est réprimée conformément aux dispositions du Code Pénal, toute personne qui détériore volontairement ou involontairement des ouvrages et installations aéroportuaires.

**Article L.7.1.1-14**

1. Toute personne violant les dispositions de l'Article L.2.4.5-1 concernant le péril aviaire est passible d'un emprisonnement de 1 mois à 3 mois et d'une amende de 250.000 Ariary à 1.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

2. Tout propriétaire d'animaux saisis dans les zones d'aérodrome restreintes au public est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 6 mois et d'une amende de 500.000 Ariary à 1.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement. De plus, l'animal saisi est soit tué sur place, soit récupéré et mis en fourrière pour une durée déterminée et tous les frais inhérents incombent au propriétaire dudit animal.

**Article L.7.1.1-15**

1. Toute personne ou véhicule qui pénètre ou circule, sans l'autorisation appropriée, dans les zones d'un aérodrome restreintes au public est passible d'un emprisonnement de 1 mois à 3 mois et d'une amende de 100.000 Ariary à 1.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

2. Le défaut de port de titre de circulation délivré conformément à la réglementation en vigueur est considéré comme un accès non autorisé et, de ce fait, passible de la même peine visée au paragraphe 1, sans préjudice des sanctions administratives.

3. Toute infraction aux règles d'accès et de circulation des véhicules en zones d'aérodrome restreintes au public est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 6 mois et d'une amende de 1.500.000 Ariary à 4.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

4. Le véhicule concerné sera saisi et mis en fourrière pour une durée déterminée et tous les frais inhérents incombent au propriétaire dudit véhicule.

**Article L.7.1.1-16**

1. Est passible d'un emprisonnement de 6 mois à 1 an et d'une amende de 5.000.000 Ariary à 10.000.000 Ariary tout pilote d'un aéronef qui, sans dérogation, atterrit ou décolle ailleurs que sur un aérodrome autorisé ou aires d'atterrissage et de décollage spécifiées.

**Article L.7.1.1-17**

1. Est passible d'un emprisonnement de 6 mois à 1 an et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 10.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui :

- a) malgré l'interdiction prescrite par la réglementation, de mauvaise foi, utilise des dispositifs ou installations susceptibles d'interférer ou de brouiller les fréquences utilisées par les services de la navigation aérienne ;
- b) met en danger délibérément la sécurité de la navigation aérienne en faisant interférence aux dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne ;
- c) refuse, après avoir été enjoint par écrit par l'Autorité de l'aviation civile, d'enlever les obstacles jugés dangereux pour la navigation aérienne ;
- d) enlève délibérément, sans autorisation, tout dispositif de balisage d'obstacles ou tout dispositif visuel ou radioélectrique d'aide à la navigation aérienne ;
- e) entreprend des travaux de construction sans autorisation au-delà des fonds grevés par les servitudes aéronautiques de dégagement.

**Article L.7.1.1-18**

1. Est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 20.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui met en exploitation l'un des services liés à la navigation aérienne sans avoir obtenu le certificat ou autorisation mentionnée aux articles L4.1.3-1 paragraphe 2, L4.1.4-3, L4.1.5-2 paragraphe 2 et L4.1.6-2 paragraphe 1 de la présente loi.

**Article L.7.1.1-19**

1. Est passible d'un emprisonnement de 6 mois à 5 ans et d'une amende de 5.000.000 Ariary à 10.000.000 Ariary, toute personne qui commet une infraction à la réglementation qui fixe les procédures pour les services de la circulation aérienne générale ou les procédures pour les services d'assistance météorologique à la navigation aérienne sur le territoire national, spécifiées respectivement à l'article L4.1.3-1 et à l'article L4.1.6-1 de la présente loi.

**Article L.7.1.1-20**

1. Toute personne qui crée et exploite des services d'assistance en escale sans en avoir obtenu l'autorisation est passible d'un emprisonnement de 1 an à 5 ans et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 20.000.000 Ariary.

**Article L.7.1.1-21**

1. Est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 5 ans et d'une amende de 750.000 Ariary à 1.750.000 Ariary :

- a) toute personne qui fume dans les toilettes ou dans d'autres endroits de l'aéronef d'une manière qui risque de compromettre la sécurité de cet aéronef ;
- b) toute personne qui détruit un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ; ou
- c) toute personne qui utilise un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit.

**Article L.7.1.1-22**

1. Sans préjudice des sanctions administratives pouvant aller jusqu'à la suspension de ses fonctions ou le retrait de sa licence, est passible d'un emprisonnement de 1 an à 5 ans et d'une amende de 2.000.000 Ariary à 10.000.000 Ariary, tout personnel navigant qui :

- b) effectue un vol non autorisé au-dessus d'une zone particulière ;
- c) effectue un vol hors des limites des normes existantes ;
- d) pénètre l'espace aérien national sans avoir obtenu l'autorisation requise ;
- e) n'a pas des documents requis pour tout aéronef en vol ou refuse de les présenter ;
- f) atterrit ou décolle sans autorisation d'un aéroport contrôlé sauf pour des raisons impérieuses de sécurité ou en cas d'urgence ;
- g) ne respecte pas les routes aériennes désignées sans justification ;
- h) ne respecte pas l'altitude de vol sans justification ;
- i) refuse de soumettre l'aéronef à l'inspection avant le décollage et après l'atterrissage.

2. Est passible de la même peine que celle prévue dans le paragraphe 1 ci-dessus, toute personne qui :

- a) détruit des documents de bord ou tout autre document relatif à un aéronef avant l'expiration de la durée de validité des documents ou du terme pendant lequel ils doivent être conservés ;
- b) fait ou laisse circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment tant aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qu'aux règles relatives au maintien en état de validité de ce document ;
- c) fait ou laisse circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux réglementations en vigueur relatives à l'équipement des aéronefs, aux modalités de leur utilisation, à la composition des équipages et à leurs conditions d'emploi en vue d'assurer la sécurité.

**Article L.7.1.1-23**

1. Est passible d'un emprisonnement de 1 an à 5 ans et d'une amende de 2.000.000 Ariary à 10.000.000 Ariary le propriétaire et l'exploitant d'un aéronef ou d'une compagnie aérienne qui :

- a) manque à son obligation d'indiquer, conformément à la réglementation, l'immatriculation ou l'identification sur l'aéronef ;
- b) appose ou fait apposer sur l'aéronef une immatriculation ou identification non conforme aux documents de bord de l'aéronef, la supprime ou la fait supprimer, la rend ou la fait rendre illisible.

2. Est puni des mêmes peines toute personne qui appose ou fait apposer sur un aéronef privé les marques distinctives réservées aux aéronefs de transport public ou qui exploite un aéronef privé en transport public.

**Article L.7.1.1-24**

1. Sont passibles d'un emprisonnement de 6 mois à 5 ans et d'une amende de 850.000 Ariary à 8.500.000 Ariary, sans préjudice de la saisie de l'aéronef, le propriétaire, l'exploitant et le pilote qui exploitent ou conduisent un aéronef sans tous les documents de bord exigés par la présente loi et ses textes d'application ou avec un de ces documents dont la validité est arrivée à expiration.

2. S'il y a un passager à bord de l'aéronef :

- a) le maximum de la peine d'emprisonnement est porté à 10 ans,
- b) le maximum de l'amende est porté à 10.000.000 Ariary

**Article L.7.1.1-25**

1. Sans préjudice des sanctions administratives pouvant aller jusqu'à la suspension de ses fonctions ou le retrait de sa licence, tout personnel navigant qui exerce des fonctions attachées à une licence, délivrée conformément à la présente loi et ses textes d'application, sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotiques, de stupéfiants ou de médicaments qui peuvent compromettre les facultés nécessaires à l'exercice des fonctions, est passible d'un emprisonnement de 6 mois à 5 ans et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 10.000.000 Ariary.

2. La récidive à l'infraction décrite au paragraphe 1, s'il y a un passager à bord, entraîne l'inéligibilité à vie aux titres.

**Article L.7.1.1-26**

1. Sans préjudice d'autres sanctions, notamment disciplinaires, sera puni par un emprisonnement de 1 an à 5 ans et d'une amende de 10.000.000 Ariary à 20.000.000 Ariary, tout pilote Commandant de bord qui aura enfreint les prescriptions de l'article L4.3.2-8.

**Article L.7.1.1-27**

1. Sauf pour des raisons impérieuses de sécurité ou en cas d'urgence et sans préjudice des sanctions administratives pouvant aller jusqu'au retrait de sa licence, tout personnel navigant qui ne respecte pas les règles de l'air fixées par la réglementation spécifiée à l'article L4.3.1-1 de la présente loi, est passible d'un emprisonnement de 6 mois à 1 an et d'une amende de 5.000.000 Ariary à 10.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

**Article L.7.1.1-28**

1. Tout jet non justifié et inutile d'objets provenant d'un aéronef en évolution susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 750.000 Ariary à 7.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice des réparations civiles éventuelles en cas de dommages causés aux personnes et aux biens.

**Article L.7.1.1-29**

1. Toute personne qui transporte ou participe au transport de marchandises dangereuses strictement interdites est passible d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 10.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice de la confiscation de la cargaison et, le cas échéant, de l'aéronef en cause.

**Article L.7.1.1-30**

1. Toute personne qui livre ou fait livrer à un transporteur aérien une cargaison, du fret, des bagages ou d'autres biens classifiés comme étant des marchandises dangereuses strictement interdites est passible d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 10.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice de la confiscation de la cargaison, du fret, des bagages ou des autres biens.

**Article L.7.1.1-31**

1. Est passible d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 10.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui, lors d'un transport aérien d'articles ou substances nécessitant une autorisation spéciale ou de marchandises dangereuses, viole les dispositions de la présente loi et de ses textes d'application.

**Article L.7.1.1-32**

1. Toute personne qui fait de fausses déclarations afférentes aux articles L.7.1.1-29 et L.7.1.1-30 est passible d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans et d'une amende 750.000 Ariary à 7.500.000 Ariary.

**Article L.7.1.1-33**

1. Toute personne n'ayant pas autorité qui enlève des biens, des pièces ou des parties d'un aéronef impliqués dans un accident est passible d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans et d'une amende de 1.000.000 Ariary à 8.000.000 Ariary.

**Article L.7.1.1-34**

1. Est passible d'une amende de 1.500 000 Ariary à 4.500.000 Ariary tout responsable du vol, propriétaire, exploitant technique ou exploitant commercial d'un aéronef, qui ne respecte pas ou ne fait pas respecter par l'un de ses préposés ou mandataires les règles et les mesures concernant :

- a) les restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de la classification acoustique, de leur capacité en sièges et de leur masse maximale certifiée au décollage ;
- b) les restrictions permanentes ou temporaires apportées à l'exercice de certaines activités en raison des nuisances sonores qu'elles occasionnent ;
- c) les procédures particulières de décollage en vue de limiter les nuisances sonores engendrées par cette phase ;
- d) les essais moteurs ;
- e) les valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser.

**Article L.7.1.1-35**

1. Sans préjudice de l'application des peines prévues par la législation douanière, le pilote qui n'utilise pas, sauf cas de force majeure avéré, un aéroport international au départ ou à l'arrivée d'un vol international est puni d'une amende de 5.000.000 Ar 10.000.000 Ar et d'un emprisonnement de 1 an à 3 ans.

2. Est puni des mêmes peines tout membre d'équipage qui, sur un tel aéroport, tente de se soustraire aux contrôles réglementaires.

**Article L.7.1.1-36**

1. Toute personne qui, illicitement et intentionnellement, s'empare d'un aéronef en service ou en exerce le contrôle par violence, menace de violence, contrainte, par toute autre forme d'intimidation ou tout moyen technologique, est passible de travaux forcés à perpétuité.

2. La tentative et la complicité sont passibles de la même peine.

**Article L.7.1.1-37**

1. Est passible de travaux forcés à perpétuité toute personne qui, illicitement et intentionnellement :

- a) utilise un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels, des dégâts matériels ou environnementaux graves ;
- b) libère ou décharge à partir d'un aéronef en service, une arme biologique, des matières explosives, radioactives ou des substances semblables qui provoquent ou sont susceptibles de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels, des dégâts matériels ou environnementaux graves ;
- c) utilise contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service, une arme biologique, des matières explosives, radioactives ou des substances semblables qui provoquent ou sont susceptibles de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels, des dégâts matériels ou environnementaux graves ;
- d) transporte, fait transporter ou facilite le transport à bord d'un aéronef, dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels, des dégâts matériels ou environnementaux graves :

- des explosifs ou des matières radioactives ;
- toute arme biologique ;
- des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux;
- des équipements, matières, logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme biologique.

**Article L.7.1.1-38**

1. Est passible d'un emprisonnement de 5 ans à 10 ans et d'une amende de 8.000.000 Ariary à 20.000.000 Ariary, toute personne qui :

- a) met en danger la sécurité d'un vol ou de ses aménagements par la force, par la menace ou par tout acte d'intervention illicite ;
- b) utilise une arme en commettant l'infraction mentionnée à l'alinéa a) ci-dessus ;
- c) illicitement et intentionnellement, accomplit un acte de violence physique ou de viol 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 ou l'ordre et la discipline à bord de cet aéronef ;
- d) illicitement et intentionnellement, détruit un aéronef, les aménagements qui s'y rapportent, 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 ;
- e) illicitement et intentionnellement, 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 ;
- f) illicitement et intentionnellement, communique une information avérée ou fautive et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef.

**Article L.7.1.1-39**

1. Est passible des mêmes peines prévues aux articles L.7.1.1-37 et L.7.1.1-38 précédents, toute personne qui :

- a) menace de commettre une des infractions qui y sont spécifiées ;
- b) illicitement et intentionnellement, fait en sorte qu'une personne reçoive une telle menace, dans des circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace ;
- c) tente de commettre une des infractions qui y sont spécifiées ;
- d) organise ou fait commettre par d'autres personnes une des infractions qui y sont spécifiées ;
- e) participe comme complice à une des infractions qui y sont spécifiées ;
- f) illicitement et intentionnellement, 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 des infractions, que ladite personne est recherchée en vue de poursuites judiciaires pour une telle infraction ou qu'elle a été condamnée pour une telle infraction ;
- g) s'entend avec une ou plusieurs autres personnes en vue de commettre une des infractions qui y sont spécifiées et qui implique un acte commis par un des participants, en vertu de cette entente ; ou
- h) contribue de toute autre manière, à la perpétration d'une ou plusieurs des infractions qui y sont spécifiées, par un groupe de personnes agissant de concert, soit pour faciliter l'activité criminelle générale du groupe, servir le but de celui-ci, lorsque cette activité suppose la perpétration d'une des infractions, ou en sachant que le groupe a l'intention de commettre une des infractions.

2. Sans préjudice des peines prévues précédemment, des sanctions administratives peuvent être prises à l'encontre d'une personne morale dont le dirigeant responsable a, en cette qualité, commis une des infractions visées aux articles L.7.1.1-37 et L.7.1.1-38 précédents.

3. Un aéronef est considéré comme étant en service, depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures suivant tout atterrissage, ou jusqu'à ce que les autorités compétentes assument la responsabilité de l'aéronef, des personnes et des biens à bord, dans le cas d'un atterrissage forcé de l'aéronef.

**Article L.7.1.1-40**

1. Est passible :

- a) d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 500.000 Ariary à 5.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui refuse délibérément de se soumettre aux procédures de contrôle adoptées conformément à la réglementation en vigueur

- ou qui entrave par quelque moyen que ce soit, le libre exercice des fonctions d'un agent préposé au contrôle ou d'un agent de l'Administration de l'aviation civile ;
- b) d'un emprisonnement de 2 ans à 10 ans et d'une amende de 8 000 000 Ariary à 20.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui, illicitement et intentionnellement, détruit ou endommage des installations ou des services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ;
  - c) d'un emprisonnement de 2 ans à 10 ans et d'une amende de 10.000.000 Ariary à 40.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui, illicitement et intentionnellement, à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme, accomplit à l'encontre d'une personne dans un aéroport servant à l'aviation civile, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves ou la mort ;
  - d) d'un emprisonnement de 2 ans à 10 ans et d'une amende de 10.000.000 Ariary à 30.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui, illicitement et intentionnellement, détruit ou endommage gravement les installations d'un aéroport servant à l'aviation civile ou interrompt les services de l'aéroport.

2. La tentative et la complicité aux infractions décrites aux paragraphes a) à d) ci-dessus sont passibles des mêmes peines que celles prévues dans lesdits paragraphes.

#### **Article L.7.1.1-41**

1. Est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 2.500.000 Ariary à 5.000.000 Ariary ou de l'une de ces peines seulement :

- a) toute personne qui manifeste des voies de fait, une menace ou une intimidation, physique ou verbale, contre un membre d'équipage, si un tel acte l'empêche de s'acquitter de ses fonctions ou rend difficile l'exercice de ses fonctions ;
- b) toute personne qui refuse d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant de bord, ou par un membre d'équipage au nom du commandant de bord, aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef, de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord, ou de maintenir l'ordre et la discipline ; ou
- c) toute personne qui perturbe le bon déroulement du vol ou entrave par quelque moyen que ce soit, le libre exercice de leurs fonctions par les membres d'équipage.

#### **Article L.7.1.1-42**

1. Est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende de 750.000 Ariary à 1.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement :

- a) toute personne qui manifeste des voies de fait, une menace ou une intimidation, physique ou verbale, contre toute personne se trouvant à bord ;
- b) toute personne qui endommage ou détruit délibérément des biens se trouvant à bord ;
- c) toute personne qui se livre à la consommation de boissons alcooliques ou de drogues menant à une intoxication, si de tels actes risquent de compromettre la sécurité de l'aéronef ou de toute personne se trouvant à bord, ou l'ordre et la discipline à bord de l'aéronef.

#### **Article L.7.1.1-43**

1. Est passible :

- a) de travaux forcés à perpétuité, toute personne qui, illicitement et intentionnellement, introduit ou tente d'introduire, place ou fait placer par quelque moyen que ce soit, à bord d'un aéronef effectuant un transport aérien public, une bombe, un engin explosif ou incendiaire, 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 ;
- b) de travaux forcés à temps et d'une amende de 8.000.000 Ariary à 20.000.000 Ariary, toute personne qui, illicitement et intentionnellement, introduit ou tente d'introduire, à bord d'un aéronef engagé dans une opération de transport aérien public, une arme dangereuse dissimulée, accessible pendant le vol.



2. La tentative et la complicité aux infractions décrites aux paragraphes a) et b) ci-dessus sont passibles des mêmes peines que celles prévues dans lesdits paragraphes.

3. Les dispositions du paragraphe b) ci-dessus ne s'appliquent pas aux agents officiels qui sont autorisés ou requis à porter une arme dangereuse dissimulée à bord d'un aéronef engagé dans une opération de transport aérien public.

**Article L.7.1.1-44**

1. Toute personne qui viole l'interdiction d'exercer des activités illicites à l'intérieur d'un aéroport est passible d'un emprisonnement de 1 mois à 3 mois et d'une amende de 500 000 Ariary à 1.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

**Article L.7.1.1-45**

1. Toute personne qui fait de fausses déclarations afférentes à l'article L.7.1.1-43 est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d'une amende 750.000 Ariary à 7.500.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

**Article L.7.1.1-46**

1. Sans préjudice de sanctions administratives, toute personne physique ou morale, qui viole délibérément toute autre disposition de la présente loi ou de ses textes d'application est passible d'un emprisonnement de 1 mois à 5 ans et d'une amende de 100.000 Ariary à 40.000.000 Ariary ou de l'une de ces deux peines seulement.

**CHAPITRE 2  
DES SANCTIONS ADMINISTRATIVES**

**Article L.7.1.2-1**

1. Nonobstant les sanctions pénales prévues par la présente loi et par les autres dispositions légales et réglementaires en vigueur, les infractions ci-dessus et celles prévues par les textes réglementaires relatifs à l'aviation civile sont passibles de sanctions administratives qui sont fixées par voie réglementaire.

**Article L.7.1.2-2**

1. L'Autorité de l'aviation civile est habilitée à percevoir des amendes administratives pour toutes ces infractions et dont les montants et leur répartition ainsi que les modalités de perception sont fixés par voie réglementaire.

**CHAPITRE 3  
DE LA CONSTATATION DES INFRACTIONS**

**Article L.7.1.3-1**

1. Outre les officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions de la présente loi et de ses textes d'application, les agents désignés par l'Autorité de l'aviation civile.

2. Les agents ci-dessus énumérés prêtent serment avant de prendre leurs fonctions, conformément aux dispositions des articles 128 et 132 du Code de procédure pénale.

3. Ils sont tenus au secret professionnel dans les termes de l'article 378 du Code pénal et passibles des peines prévues audit article.

4. Toutefois, cette disposition ne s'oppose pas :

- a) à l'échange de renseignements avec les différents services fiscaux de Madagascar ;
- b) aux renseignements demandés par l'organisme chargé de l'arbitrage des conflits ou le juge d'instruction en charge du dossier, qui concernent uniquement les faits incriminés.

**Article L.7.1.3-2**

1. Les agents désignés par l'Autorité de l'aviation civile et habilités à constater les infractions aux dispositions de la présente loi et de ses textes d'application doivent être porteurs de leur carte d'identification qu'ils présentent lors de leur intervention.

**Article L.7.1.3-3**

1. Les autorités civiles et les représentants de la force publique prêtent aide et assistance aux agents habilités au constat des infractions dans l'exercice de leurs fonctions toutes les fois qu'ils en sont requis.

**Article L.7.1.3-4**

1. Toute personne ayant connaissance de l'existence d'une infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses textes d'application peut également saisir les agents énumérés à l'article L.7.1.3-1 paragraphe 1.

**Article L.7.1.3-5**

1. Toute infraction à la présente loi ainsi qu'à à ses textes d'application est constatée par un procès-verbal écrit qui inclut au moins les informations suivantes :

- a) les nom, prénom(s), et adresse du contrevenant ou de son représentant responsable autorisé pour le cas des personnes morales ;
- b) les nom, prénom(s), et qualité de l'agent verbalisateur ;
- c) la nature et les circonstances de l'infraction constatée ;
- d) l'indication de la ou des dispositions de la présente loi ou de ses textes d'application pour laquelle ou lesquelles l'infraction est constatée ;
- e) s'il y a lieu, les déclarations du contrevenant ou de son représentant responsable autorisé ou des témoins ; et
- f) le lieu, la date et l'heure de l'établissement du procès-verbal.

**Article L.7.1.3-6**

1. Conformément à l'article 132 du Code de Procédure pénale, l'original du procès-verbal est envoyé d'office au Procureur de la République.

2. Une copie est remise au contrevenant et une autre à chacune des structures concernées de l'Administration de l'aviation civile.

**Article L.7.1.3-7**

1. Le procès-verbal est remis en main propre au contrevenant ou à son représentant autorisé ou transmis par pli recommandé avec accusé de réception.

2. Le destinataire est réputé notifié à la date indiquée sur l'accusé de réception, le cachet de la poste faisant foi.

**Article L.7.1.3-8**

1. Toute personne qui poursuit des activités aéronautiques doit se soumettre aux contrôles effectués dans le cadre de l'application de la présente loi et de ses textes d'application.

2. Aux fins des contrôles mentionnés au paragraphe 1, les officiers de police judiciaire et les agents désignés par l'Autorité de l'aviation civile peuvent :

- a) entrer dans un aéronef, un aérodrome, des installations liées à l'aéronautique ou tout autre lieu où sont conçus, construits ou fabriqués, distribués, entretenus ou installés des produits aéronautiques ;
- b) entrer en tout lieu aux fins d'enquêtes sur tout aspect intéressant la sécurité aéronautique, sous réserve de la réglementation relative à la protection de la vie et de la propriété privées ;
- c) exiger la production de tout document qu'ils estiment relié à une infraction ;
- d) saisir dans un lieu visé à l'alinéa a) ou b) tout élément dont ils ont des motifs raisonnables de croire qu'il peut constituer une preuve de l'infraction à la présente loi ou à ses textes d'application.

## CHAPITRE 4 DES RECOURS

### Article L.7.1.4-1

1. Toute personne physique ou morale qui se considère lésée par un acte ou une décision d'un officier de police judiciaire ou d'un agent de l'Administration de l'aviation civile dans le cadre de l'application de la présente loi et de ses textes d'application, peut se prévaloir :

- a) des recours auprès de la structure chargée de l'arbitrage des conflits prévus à la réglementation; et
- b) le cas échéant, des recours en justice.

### Article L.7.1.4-2

1. En cas de recours judiciaire ou administratif, l'introduction d'une action suspend la mise en vigueur de l'acte ou de la décision de l'Administration de l'aviation civile, sauf si le premier Responsable exécutif de l'Autorité de l'aviation civile porte à l'attention du tribunal compétent qu'il y a urgence et que la sécurité de l'aviation civile nécessite l'application immédiate de la décision. Dans ce cas, le Tribunal peut ordonner l'exécution provisoire de sa décision, nonobstant le recours judiciaire.

## TITRE 2 DES DISPOSITIONS FINALES

### Article L.7.2.1-1

1. Toutes les dispositions antérieures à la présente loi sont abrogées, notamment celles de la loi n°2004-027 du 09 septembre 2004.

### Article L.7.2.1-2

1. Toutefois, jusqu'à la publication des modalités d'application des dispositions de la présente loi fixées par voie réglementaire, les textes pris en application de l'Ordonnance n° 78-015 du 31 août 1978, de l'Ordonnance n° 92-024 du 8 juillet 1992, de la loi n° 99-031 du 28 janvier 2000 et de la loi n°2004-027 du 09 septembre 2004 demeurent applicables.

**Article 2** - La présente loi sera publiée au Journal Officiel de la République.  
Elle sera exécutée comme loi de l'Etat.

Promulguée à Antananarivo, le 13 AUG 2012

Andry Nirina RAJOELINA

Pour ampliation conforme

Antananarivo, le 08 OCT 2012

LE SECRETAIRE GENERAL

DU GOUVERNEMENT



RALALA Roger