



MINISTERE DES TRANSPORTS

DECRET N° 2013-027

Portant réglementation des aérodromes

LE PREMIER MINISTRE, CHEF DU GOUVERNEMENT,

- Vu la Constitution ;

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

- Vu la Loi du 14 avril 1962 portant adhésion de Madagascar à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

- Vu la Loi n° 2012-011 du 13 août 2012 portant Code malagasy de l'aviation civile ;

- Vu le Décret n° 99-821 du 20 octobre 1999 modifié et complété par les Décret n° 2003-790 du 15 juillet 2003 et n°2011-601 du 27 septembre 2011 fixant les statuts de l'Aviation Civile de Madagascar;

- Vu le Décret n° 2008-187 du 15 février 2008 portant organisation de l'Administration de l'aviation civile et fixant les attributions des structures qui la composent ;

- Vu le Décret n° 2011-174 du 26 avril 2011 fixant les attributions du Ministre des Transports ainsi que l'organisation générale de son Ministère;

- Vu le Décret n° 2011-653 du 28 octobre 2011 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement de Transition d'Union Nationale;

- Vu le Décret n° 2011-687 du 21 novembre 2011 modifié par les Décrets n°2012-495 et n°2012-496 du 13 avril 2012 portant nomination des Membres du Gouvernement de Transition d'Union Nationale;

Sur proposition du Ministre des Transports ;

En Conseil de Gouvernement,

DECRETE :

TITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS

CHAPITRE PREMIER DES DÉFINITIONS

Article D2.1.1-1 Définitions

1. Au sens du présent décret, on entend par :

- a) « aérodrome » : surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériels), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface ;
- b) « aérodrome certifié » : aérodrome dont l'exploitant a reçu un certificat d'aérodrome ;
- c) « aérodrome non certifié » : aérodrome dont l'exploitant a reçu une décision portant autorisation d'exploitation délivrée par l'Autorité de l'aviation civile, après homologation technique de l'aérodrome.
- d) « aérodrome intérieur » : aérodrome utilisé seulement pour les services aériens intérieurs ;
- e) « aérodrome international » : aérodrome où les formalités et inspections relatives à l'entrée et à la sortie du territoire, 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) « 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 ;
- g) « aire de manoeuvre » : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic ;
- h) « aire de mouvement » : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manoeuvre et les aires de trafic;
- i) « aire de trafic » : aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement de voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien ;
- j) « assistance en escale » : l'ensemble des services définis à l'appendice A du Titre 9 du présent décret qui peuvent être nécessaires pour l'arrivée et le départ d'un aéronef à un aérodrome ;
- k) « auto assistance en escale » : situation dans laquelle une compagnie aérienne se fournit directement à elle-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services ;
- l) « 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;
- m) « balise » : objet disposé au-dessus du sol pour indiquer un obstacle ou une limite ;
- n) « catégorie d'aéronefs SSLI » : toute catégorie d'aéronefs établie conformément à l'article D2.5.1-4 aux fins des services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs ;
- o) « catégorie critique SSLI » : catégorie d'aéronefs qui :
 - i) relativement à un aérodrome certifié, est déterminée conformément à l'article D2.6.1-5 et sert à établir le niveau de service requis de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs à cet aérodrome ;

- ii) relativement à un aéroport non certifié mais dont l'exploitant de l'aéroport accepte d'assurer l'intervention pour aéronefs en état d'urgence conformément à l'article D2.6.1-6, paragraphe 1. alinéa c), est annoncée dans le registre des aéroports de Madagascar et correspond au niveau de service de lutte contre les incendies d'aéronefs à cet aéroport ;
- p) « certificat d'aéroport » : certificat d'exploitation d'un aéroport délivré par l'Autorité de l'aviation civile en vertu du Titre 2 du présent décret ;
- q) « créneau horaire » : l'heure prévue d'arrivée ou de départ disponible ou attribuée à un mouvement d'aéronef à une date précise dans un aéroport aux termes du Titre 10 du présent décret ;
- r) « exploitant d'aéroport » : signifie le titulaire du certificat d'aéroport, soit la personne responsable de l'aéroport, y compris un employé, un mandataire ou un représentant autorisé de cette personne ;
- s) « feu fixe » : se dit du feu dont l'intensité lumineuse reste constante lorsqu'il est observé d'un point fixe ;
- t) « hélipiste » : aéroport, ou aire définie sur une construction, destiné à être utilisé, en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface ;
- u) « hydro aéroport » : aéroport situé sur l'eau ;
- v) « intervenant » : personne qui est affectée à des fonctions d'intervention pour aéronefs en état d'urgence et qui a reçu la formation à cet effet, excluant les membres d'un corps local de lutte contre les incendies ;
- w) « intervention pour aéronefs en état d'urgence » : intervention susceptible d'augmenter les chances de survie des personnes à bord d'un aéronef en état d'urgence ;
- x) « Longueur hors tout du train principal » : distance entre les bords extérieurs des roues du train principal de l'avion.
- y) « manuel d'aéroport » : manuel qui fait partie intégrante de la demande de certificat d'aéroport en vertu du présent règlement, y compris tout amendement à ce manuel que l'Autorité de l'aviation civile aura adopté ou approuvé ;
- z) « marque » : symbole ou groupe de symboles apposés à la surface de l'aire de mouvement pour fournir des renseignements aéronautiques ;
- aa) « mouvement » : décollage ou atterrissage à un aéroport ;
- bb) « normes de lutte contre les incendies d'aéronefs » : normes publiées par l'Autorité de l'aviation civile relatives à la lutte contre les incendies d'aéronefs aux aéroports ;
- cc) « normes d'intervention pour aéronefs en état d'urgence » : normes publiées par l'Autorité de l'aviation civile visant les services et équipements relatives à l'intervention pour aéronefs en état d'urgence aux aéroports ;
- dd) « obstacle » : tout ou partie d'un objet fixe temporaire ou permanent ou mobile qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ou qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol ;
- ee) « piste » : aire rectangulaire définie sur un aéroport terrestre, aménagée afin de servir, sur sa longueur, au roulement des aéronefs au décollage et à l'atterrissage ;
- ff) « pompier » : membre d'un corps local de lutte contre les incendies ;
- gg) « prestataire de services d'assistance en escale » : toute personne physique ou morale de droit malgache fournissant à des tiers une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale

- hh) « surfaces de limitation d'obstacles » : série de surfaces qui définissent le volume d'espace aérien à garder dégagé d'obstacles à un aéroport et à ses abords pour permettre aux avions appelés à utiliser cet aéroport d'évoluer avec la sécurité voulue et pour éviter que l'aéroport ne soit rendu inutilisable par la multiplication d'obstacles aux alentours ;
- ii) « système de gestion de la sécurité » : système pour la gestion de la sécurité à l'aéroport, notamment structure organisationnelle, responsabilités, procédures, processus et dispositions pour la mise en oeuvre de politiques de sécurité d'aéroport par l'exploitant d'aéroport, qui permet le contrôle de la sécurité à l'aéroport et son utilisation en toute sécurité ;
- jj) « voie de circulation » : voie définie sur un aéroport terrestre, choisie ou aménagée pour la circulation au sol des avions.

CHAPITRE 2 DE L'APPLICATION

Article D2.1.2-1 Portée du présent Décret et statut d'aéroport certifié et d'aéroport non certifié

1. Le présent décret s'applique à tous les aéroports situés sur le territoire de Madagascar, soit aux aéroports certifiés et soit aux aéroports non certifiés. Il s'applique également aux hélistations et aux hydro aéroports.
2. Un aéroport est certifié conformément aux dispositions du Code malagasy de l'aviation civile lorsque l'exploitant est en possession d'un certificat d'aéroport dûment délivré par l'Autorité de l'aviation civile, conformément aux dispositions du chapitre premier du Titre 3 du présent Décret.
3. Un aéroport non certifié est réputé autorisé conformément aux dispositions du Code malagasy de l'aviation civile lorsque l'exploitant est en possession d'une décision portant autorisation d'exploitation délivrée par l'Autorité de l'aviation civile, après homologation technique de l'aéroport.
4. L'Autorité de l'aviation civile tient à jour la liste des aéroports ouverts à la circulation aérienne dont la création et la mise en service ont été autorisées. Les procédures y afférentes sont fixées par voie réglementaire.

Article D2.1.2-2 Portée et application des plus récentes Annexes à la Convention de Chicago

1. Les spécifications de la plus récente édition de l'Annexe 14 Volume 1, « Normes et pratiques recommandées internationales – Aéroports », à la Convention de Chicago, sauf indication contraire dans un contexte particulier, s'appliquent à tous les aéroports certifiés.
2. Les spécifications de la plus récente édition de l'Annexe 17, « Sûreté », à la Convention de Chicago, sauf indication contraire dans un contexte particulier, s'appliquent à tous les aéroports internationaux.
3. Les spécifications de la plus récente édition de l'Annexe 9, « Normes et pratiques recommandées internationales – Facilitation », à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, sauf indication contraire dans un contexte particulier, s'appliquent à tous les aéroports internationaux.
4. Les spécifications de la plus récente édition de l'Annexe 14, Volume 2, « Normes et pratiques recommandées internationales – Hélistations », à la Convention de Chicago, sauf indication contraire dans un contexte particulier, s'appliquent à toutes les hélistations certifiées.

Article D2.1.2-3 Normes applicables

Les normes applicables à la conception et l'exploitation technique des aéroports sont spécifiées dans les Règlements Aéronautiques de Madagascar relatifs aux aéroports.

TITRE 2 DE LA CRÉATION DES AÉRODROMES

Article D2.2.1.1 Application du présent Titre

Conformément aux dispositions du Code malagasy de l'aviation civile, le présent titre fixe les conditions de création et de mise en service des aérodromes.

CHAPITRE PREMIER DES AÉRODROMES OUVERTS À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE

Article D2.2.1-2 Personnes et organismes habilités à créer un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique

1. Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'État, par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé, répondant aux conditions fixées dans le présent décret.

Article D2.2.1-3 Demande d'autorisation de création d'aérodrome ou de reclassement de catégorie d'aérodrome

1. La demande d'autorisation de créer un aérodrome destiné à être ouvert à la circulation aérienne publique, ou de reclasser dans la catégorie d'aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique un aérodrome existant, est adressée à l'Autorité de l'aviation civile moyennant paiement d'un droit dont le montant est fixé par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile et du Ministre chargé des Finances et du Budget. La forme et le contenu de cette demande sont fixés par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

2. La décision de création ou de reclassement est prise par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

3. L'ouverture de l'aérodrome est prononcée par l'Autorité de l'aviation civile, après certification ou homologation technique qui a pour objet de vérifier que toutes les conditions prévues pour l'aménagement de l'aérodrome, au moment de sa création, ont bien été satisfaites ou que toutes les conditions requises pour qu'un aérodrome soit ouvert à la circulation aérienne publique sont remplies par l'aérodrome existant.

Article D2.2.1-4 Zones divisant chaque aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique

1. Chaque aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est divisé en deux zones :

- a) une zone publique, comprenant la partie de l'aérodrome accessible au public ; et
- b) une zone réservée comprenant le reste de l'aérodrome.

Article D2.2.1-5 Communication des limites des zones, règles de circulation et consignes de police

1. Sous réserve du paragraphe 2., tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique doit faire l'objet d'un arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile réglementant la circulation des personnes et des véhicules sur cet aérodrome. Cet arrêté détermine les limites de la zone publique et de la zone réservée, ainsi que les consignes de police particulières à l'aérodrome.

2. En ce qui concerne, l'aérodrome d'Ivato, ces dispositions font l'objet d'un arrêté particulier du Ministre chargé de l'aviation civile.

CHAPITRE 2

DES AÉRODROMES NON OUVERTS À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE

Article D2.2.2-1 Cas des aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique

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

- a) des aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'État dont les décisions de les créer et de les mettre en service sont prononcées par arrêté conjoint des Ministres dont ils dépendent et du Ministre chargé de l'aviation civile;
- b) des aérodromes à usage restreint, autres que les aérodromes à l'usage d'administrations de l'État, dont l'autorisation de les créer est donnée par l'Autorité de l'aviation civile, conformément aux dispositions du Code malagasy de l'aviation civile; et
- c) des aérodromes à usage privé dont l'autorisation de les créer est donnée par l'Autorité de l'aviation civile, conformément aux dispositions du Code malagasy de l'aviation civile.

Article D2.2.2-2 Définition et critères applicables aux aérodromes à usage restreint

1. Les aérodromes à usage restreint sont destinés 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 spécialement désignées à cet effet.

2. Ces activités peuvent comprendre notamment :

- a) le fonctionnement d'écoles de pilotage ou de centres d'entraînement aérien ;
- b) les opérations de travail aérien ;
- c) les vols de tourisme ;
- d) la desserte de centres d'essais d'appareils prototypes ou de centres d'entretien et de réparation de matériel aéronautique ;
- e) exceptionnellement, certains transports aériens commerciaux, dans les cas fixés par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

3. La mise en service des aérodromes à usage restreint doit faire l'objet d'une demande d'autorisation présentée à l'Autorité de l'aviation civile moyennant paiement d'un droit dont le montant est fixé par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile et du Ministre chargé des Finances et du Budget. La forme et le contenu de cette demande sont fixés par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

4. La mise en service des aérodromes à usage restreint est autorisée par décision portant autorisation d'exploitation délivrée par l'Autorité de l'aviation civile, après homologation technique de l'aérodrome.

5. Les conditions d'utilisation de l'aérodrome sont fixées, le cas échéant, par la décision mentionnée ci-dessus. Elles peuvent être modifiées dans les mêmes formes si les besoins de la circulation aérienne le justifient.

6. Dans le cadre fixé par cette décision, l'exploitant de l'aérodrome établit les consignes d'utilisation de celui-ci et les porte à la connaissance de l'Autorité de l'aviation civile.

7. L'exploitant de l'aérodrome à usage restreint peut être habilité à percevoir une rémunération pour les services qu'il rend aux utilisateurs de l'aérodrome. Les modalités de cette rémunération sont fixées par une décision de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D2.2.2-3 Définition et critères applicables aux aérodromes à usage privé

1. Sont considérés comme aérodromes à usage privé les aérodromes créés par une personne physique ou morale de droit privé, pour son usage personnel ou celui de ses employés et invités.
2. La mise en service des aérodromes à usage privé doit faire l'objet d'une demande d'autorisation présentée à l'Autorité de l'aviation civile moyennant paiement d'un droit dont le montant est fixé par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile et du Ministre chargé des Finances et du Budget. La forme et le contenu de cette demande sont fixés par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.
3. La mise en service d'un aérodrome à usage privé est autorisée par décision portant autorisation d'exploitation délivrée par l'Autorité de l'aviation civile, après homologation technique de l'aérodrome.
4. La décision qui autorise la mise en service d'un aérodrome à usage privé fixe les conditions dans lesquelles ce dernier sera utilisé. La décision peut spécifier notamment que l'aérodrome est à usage temporaire ou saisonnier ou, pour les aérodromes permanents, que l'usage en est exceptionnellement interdit certains jours.
5. Il est interdit aux personnes qui ont créé un aérodrome à usage privé de percevoir une rémunération pour l'utilisation de leur aérodrome par les personnes qu'elles admettent à en faire usage.

Article D2.2.2-4. Suspension, restriction ou retrait des autorisations d'utilisation des aérodromes à usage restreint et des aérodromes à usage privé

1. Les autorisations en vertu desquelles les aérodromes à usage restreint et les aérodromes à usage privé sont créés et utilisés peuvent être suspendues, restreintes ou retirées pour les motifs suivants :
 - a) si l'aérodrome ne satisfait plus aux conditions techniques et juridiques qui avaient permis d'accorder l'autorisation d'exploitation après inspection de l'Autorité de l'aviation civile;
 - b) s'il a cessé d'être utilisé par des aéronefs depuis plus de deux (2) ans ;
 - c) s'il est révélé dangereux pour la circulation aérienne ;
 - d) si l'utilisation de l'aérodrome est devenue incompatible avec l'existence d'un autre aérodrome, ouvert à la circulation aérienne publique ou réservé à l'usage d'administrations de l'État ou encore avec les dispositifs destinés à contribuer à la sécurité de la navigation aérienne ;
 - e) s'il a été fait de l'aérodrome un usage abusif ;
 - f) en cas d'infractions aux lois et règlements d'ordre public, notamment aux prescriptions douanières, ainsi que pour des motifs intéressant la sûreté de l'État ; ou
 - g) en cas de manquement grave aux dispositions du présent décret ou à toute autre disposition législative ou réglementaire relative au régime des aérodromes.
2. La suspension, restriction ou retrait prévu ci-dessus n'entraîne aucun droit à indemnité pour les personnes physiques ou morales qui ont créé ou utilisé l'aérodrome.

CHAPITRE 3 DE LA CLASSIFICATION DES AERODROMES

Article D2.2.3-1 Critères de classification des aérodromes

1. Les aérodromes font l'objet d'une classification établie selon les critères ci-après :
 - a) usage de l'aérodrome:
 - i) privé ;
 - ii) restreint ;
 - iii) ouvert à la circulation aérienne publique

b) la nature du trafic assuré par l'aérodrome, lequel peut être :

- i) soit international (I) ;
- ii) soit intérieur (N).

c) les caractéristiques techniques essentielles requises pour l'aérodrome.

Article D2.2.3-2 Mode de classification des aérodromes

1. La classe d'un aérodrome sera définie par un code alphanumérique composé de lettres et de chiffres indiquant les critères correspondants. Ce code comporte les trois groupes d'éléments définis dans les paragraphes 2, 3 et 4 ci-dessous et lesquels sont récapitulés dans le tableau D2.2.3-2.

2. Le premier groupe d'éléments du code, constitué de lettres, indique le type d'usage de l'aérodrome par :

- a) P_r: pour l'usage privé ;
- b) R_e: pour l'usage restreint ;
- c) P_u: pour l'ouverture à la circulation aérienne publique.

3. Le deuxième groupe d'éléments du code, constitué de lettre, indique la nature du trafic assuré à l'aérodrome par :

- a) I pour le trafic international ;
- b) N pour le trafic intérieur.

4. Le troisième groupe d'éléments du code, lié aux caractéristiques techniques essentielles de l'aérodrome, est constitué par le code de référence d'un aérodrome défini par l'Annexe 14 volume 1 de la Convention de Chicago relative à l'OACI.

Tableau D2.2.3-2 : Code alphanumérique de classification d'aérodrome

Type de l'usage		Nature du trafic		Caractéristiques techniques				
				Chiffre de code	Distance de référence de l'avion	Lettre de code	Envergure de l'avion	Longueur hors tout du train principal*
P _r	Usage privé	I	Trafic international	1	Moins de 800m	A	Moins de 15m	Moins de 4,5m
R _e	Usage restreint	N	Trafic intérieur	2	De 800m à 1 200m exclus	B	De 15m à 24m exclus	De 4,5m à 6m exclus
P _u	Ouvert à la circulation aérienne publique			3	De 1 200m à 1 800m exclus	C	De 24m à 36m exclus	De 6 à 9m exclus
				4	1 800m et plus	D	De 36m à 52m exclus	De 9m à 14 m exclus
						E	De 52m à 65m exclus	De 9m à 14m exclus
						F	De 65m à 80m exclus	D 14m à 16m exclus

5. En outre, un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est dit :

a) aérodrome principal, si, l'une des conditions ci-après est remplie :

- i) la distance de référence de l'avion qui est appelé à utiliser l'aérodrome est supérieure ou égale à 1 800m.
- ii) l'aérodrome dessert un Chef lieu de province.

b) aérodrome secondaire, s'il n'est pas principal.

TITRE 3 DU CONTRÔLE DES AÉRODROMES PAR L'AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE

CHAPITRE PREMIER DE LA CERTIFICATION DES AÉRODROMES

Article D2.3.1-1 Application du présent Chapitre

1. Le présent Chapitre s'applique :

- a) aux aérodromes internationaux à Madagascar ; et
- b) à tout autre aérodrome pour lequel l'Autorité de l'aviation civile est d'avis que le respect des exigences nécessaires à la délivrance d'un certificat d'aérodrome serait dans l'intérêt public et augmenterait la sécurité quant à l'utilisation de l'aérodrome.

Article D2.3.1-2 Exigence d'un certificat d'aérodrome

1. L'exploitant d'un aérodrome certifié doit être en possession d'un certificat d'aérodrome en conformité avec les réglementations en vigueur, dûment délivré par l'Autorité de l'aviation civile.

2. L'exploitant d'un aérodrome pour lequel un certificat d'aérodrome n'est pas exigé pourra néanmoins soumettre une demande de certificat d'aérodrome.

3. Conformément aux dispositions du Code malagasy de l'aviation civile, tous les aérodromes utilisés pour les vols internationaux en tenant compte des spécifications des Règlements Aéronautiques de Madagascar relatifs aux aérodromes doivent être certifiés.

Article D2.3.1-3 Demande de certificat d'aérodrome

1. Afin d'obtenir un certificat d'aérodrome, l'exploitant d'aérodrome doit soumettre en bonne et due forme pour étude et approbation à l'Autorité de l'aviation civile :

- a) une demande officielle de certificat d'aérodrome dans la forme prescrite par l'Autorité de l'aviation civile ; et
- b) un exemplaire du manuel d'aérodrome qu'il propose pour l'aérodrome en question et qui fait partie intégrante de la demande de certificat.

2. La demande visée à l'alinéa 1. a) doit être signée, à l'encre, par l'exploitant d'aérodrome et présentée en la forme énoncée, après paiement d'un droit dont le montant est fixé par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile et du Ministre chargé des Finances et du Budget.

Article D2.3.1-4 Délivrance d'un certificat d'aérodrome

1. L'Autorité de l'aviation civile délivre à l'exploitant d'aérodrome un certificat d'aérodrome l'autorisant à exploiter un aérodrome certifié, à condition que le manuel d'aérodrome soit approuvé conformément au paragraphe 2 ci-dessous et si, selon le cas :

- a) les normes énoncées dans les publications pertinentes sur les normes et pratiques recommandées pour les aérodromes sont respectées par l'exploitant ;
- b) l'aérodrome ne respecte pas les normes citées à l'Article D2.1.2-3 ci-dessus, mais d'après une étude aéronautique, l'Autorité de l'aviation civile juge que les conditions suivantes sont réunies :
 - i) le niveau de sécurité à cet aérodrome est équivalent à celui qui est prévu par les normes énoncées dans les publications pertinentes sur les normes et pratiques recommandées pour les aérodromes ;
 - ii) l'exploitant et son personnel possèdent les capacités et l'expérience nécessaires à exploiter l'aérodrome et en assurer la maintenance comme il convient ;
 - iii) un système acceptable de gestion de la sécurité est en place à l'aérodrome ;
 - iv) la délivrance du certificat d'aérodrome est dans l'intérêt public et la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

2. L'Autorité de l'aviation civile approuve le manuel d'aérodrome si, à la fois :

- a) ce manuel décrit avec exactitude les caractéristiques physiques et les procédures d'exploitation de l'aérodrome ; et
- b) ce manuel est conforme aux exigences énoncées au Chapitre 3 du Titre 3 du présent décret.

3. Lorsqu'un aérodrome ne respecte pas une des normes énoncées dans les Règlements Aéronautiques de Madagascar relatifs aux aérodromes, l'Autorité de l'aviation civile peut spécifier, dans le certificat d'aérodrome, les conditions relatives à l'objet de la norme qui permettront d'assurer un niveau de sécurité équivalent à celui énoncé dans cette norme et qui sont dictées par l'intérêt public et la sécurité aérienne.

4. L'Autorité de l'aviation civile peut refuser de délivrer un certificat d'aérodrome à l'exploitant. Dans ce cas, elle doit en informer celui-ci et lui notifier ses raisons, par écrit, au plus tard trente (30) jours après avoir pris cette décision.

Article D2.3.1-5 Annotation des conditions sur un certificat d'aérodrome

1. Une fois l'examen et l'étude de la demande de certification et l'inspection de l'aérodrome complétés et réussis, l'Autorité de l'aviation civile, en octroyant le certificat d'aérodrome, annotera sur celui-ci les conditions relatives à l'utilisation de l'aérodrome et d'autres précisions pertinentes. La dérogation par rapport à une norme ou une pratique et les conditions et procédures mentionnées au paragraphe 3 de l'article D2.3.1-4 ci-dessus seront annotées sur le certificat d'aérodrome.

Article D2.3.1-6 Transfert d'un certificat d'aérodrome

1. Un certificat d'aérodrome ne peut être transféré qu'en conformité avec les dispositions du présent article.

2. L'Autorité de l'aviation civile ne consent au transfert d'un certificat d'aérodrome que si les conditions suivantes sont réunies :

- a) au moins trente (30) jours avant de cesser d'exploiter l'aérodrome, le titulaire du certificat d'aérodrome avise l'Autorité de l'aviation civile, par écrit, qu'il cessera d'exploiter l'aérodrome à la date indiquée dans l'avis ;

- b) le titulaire du certificat d'aérodrome avise l'Autorité de l'aviation civile, par écrit, du nom du nouvel exploitant ;
- c) dans les trente (30) jours avant qu'il commence l'exploitation de l'aérodrome, le nouvel exploitant présente une demande à l'Autorité de l'aviation civile, par écrit et comprenant les informations visées à l'article D2.3.1-4, notamment le manuel révisé de l'aérodrome, pour que le certificat d'aérodrome lui soit transféré ; et
- d) les exigences visées à l'article D2.3.1-4 sont respectées à l'égard du nouvel exploitant.

3. La demande visée à l'alinéa 2. c) inclut un exemplaire de l'avis de cessation visé à l'alinéa 2. a).

4. Dans le cas où l'Autorité de l'aviation civile ne consent pas au transfert du certificat d'aérodrome, elle avise le nouvel exploitant et l'exploitant actuel de ses raisons, par écrit, au plus tard trente (30) jours après avoir pris cette décision.

Article D2.3.1-7 Certificat provisoire d'aérodrome

1. L'Autorité de l'aviation civile peut délivrer à l'exploitant de l'aérodrome mentionné à l'Article D2.3.1-4 ou au nouvel exploitant visé à l'Article D2.3.1-6 un certificat provisoire d'aérodrome l'autorisant à exploiter un aérodrome certifié, s'il est d'avis que les conditions suivantes sont réunies :

- a) un certificat d'aérodrome sera délivré à l'exploitant ou transféré au cessionnaire dès que les formalités relatives à la délivrance ou au transfert seront satisfaites ; et
- b) la délivrance du certificat d'aérodrome provisoire est dans l'intérêt public et ne nuit pas à la sécurité aérienne.

2. Le certificat provisoire d'aérodrome délivré en application du paragraphe 1 échoit à la première des dates suivantes :

- a) la date de délivrance ou de cession du certificat d'aérodrome ; ou
- b) la date indiquée sur le certificat provisoire d'aérodrome.

3. Sauf les dispositions prévues à l'alinéa 1. b) de l'article D2.3.1-3, aux paragraphes 1 et 2 de l'article D2.3.1-4 et au Chapitre 3, les dispositions du présent décret qui visent le certificat d'aérodrome s'appliquent également au certificat provisoire d'aérodrome.

Article D2.3.1-8 Amendement d'un certificat d'aérodrome

1. L'Autorité de l'aviation civile peut, à condition que les exigences prévues à l'article D2.3.1-4 et à l'article D2.3.3-1 soient respectées, modifier le certificat d'aérodrome dans les cas suivants :

- a) un changement survient dans l'utilisation ou l'exploitation de l'aérodrome ;
- b) les limites territoriales de l'aérodrome sont modifiées ; ou
- c) le titulaire du certificat d'aérodrome en fait la demande.

2. L'Autorité de l'aviation civile annule un certificat d'aérodrome si les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent plus à l'aérodrome précisé dans le certificat d'aérodrome, tel qu'il est déterminé conformément à l'article D2.3.1-1.

Article D2.3.1-9 Durée de validité d'un certificat d'aérodrome

1. Un certificat d'aérodrome demeure en vigueur pendant cinq (5) ans tant qu'il n'a pas été suspendu ou annulé par l'Autorité de l'aviation civile ou que l'exploitant n'y a pas renoncé. La suspension éventuelle d'un certificat n'entraîne pas le report de la date de validité initialement déterminée.

2. Le renouvellement ou la validité continue du certificat d'aérodrome sont déterminés par les résultats satisfaisants des inspections réglementaires effectuées par l'Autorité de l'aviation civile.

3. Avant l'échéance de la période de validité, l'exploitant doit soumettre une demande de renouvellement de certificat d'aérodrome en suivant les dispositions de la demande de certificat telles que stipulées à l'article D2.3.1-3.

Article D2.3.1-10 Renonciation à un certificat d'aérodrome

1. Le titulaire d'un certificat d'aérodrome peut renoncer au certificat. Dans ce cas, il doit en informer l'Autorité de l'aviation civile et lui en donner un préavis d'au moins trente (30) jours avant la date à laquelle il renonce au certificat afin que les dispositions puissent être prises pour la publication des informations pertinentes.

2. Toutefois, étant donné que l'exploitation de l'aérodrome ne peut, sous aucun prétexte et pour aucun motif, être interrompue, même partiellement, l'exploitant qui renonce est tenu de poursuivre l'exploitation de l'aérodrome jusqu'à ce que le nouvel exploitant soit en mesure d'assurer la reprise de l'exploitation.

Article D2.3.1-11 Publication

La délivrance, l'annulation, la révocation ou la suspension d'un certificat d'aérodrome doit faire l'objet d'une publication par le Service d'information Aéronautique à Madagascar.

CHAPITRE 2 DES OBLIGATIONS DE L'EXPLOITANT D'UN AÉRODROME CERTIFIÉ

Article D2.3.2-1 Respect des normes et pratiques et compétence du personnel d'exploitation

1. L'exploitant d'un aérodrome certifié doit se conformer :

- a) aux normes énoncées dans les Règlements Aéronautiques de Madagascar relatifs aux aérodromes, dans sa version à la date à laquelle le certificat d'aérodrome a été délivré, conformément à l'article D2.3.1.4 ;
- b) le cas échéant, aux conditions spécifiées par l'Autorité de l'aviation civile sur le certificat d'aérodrome en application du paragraphe 3. de l'article D2.3.1-4.

2. L'exploitant d'un aérodrome certifié emploie un personnel qualifié et compétent, en nombre suffisant, pour effectuer toutes les activités critiques pour l'exploitation et l'entretien d'aérodrome.

3. Si l'Autorité de l'aviation civile exige une certification de compétence pour le personnel visé au paragraphe 2, l'exploitant d'aérodrome emploie uniquement des personnes qui détiennent ces certificats.

4. L'exploitant d'un aérodrome certifié met en oeuvre un programme de développement des compétences du personnel visé au paragraphe 2.

Article D2.3.2-2 Exploitation et maintenance d'aérodrome

1. Sous réserve de toute directive que peut émettre l'Autorité de l'aviation civile, l'exploitant d'un aérodrome certifié exploite et entretient l'aérodrome conformément aux procédures énoncées dans le manuel d'aérodrome.

2. Afin d'assurer la sécurité des aéronefs, l'Autorité de l'aviation civile peut donner des directives écrites à un exploitant d'un aérodrome certifié afin que les procédures exposées dans le manuel d'aérodrome soient modifiées.

3. L'exploitant d'un aérodrome certifié doit assurer un entretien approprié et efficace des installations d'aérodrome.

4. Le titulaire d'un certificat d'aérodrome maintient une coordination avec le fournisseur de services de la circulation aérienne pour faire en sorte que les services de la circulation aérienne appropriés soient mis en oeuvre de manière à assurer la sécurité des aéronefs dans l'espace aérien associé à l'aérodrome.

5. La coordination s'étend aux autres domaines en rapport avec la sécurité, notamment avec les services d'information aéronautique, les services de la circulation aérienne, les autorités météorologiques désignées, ainsi que les services de sûreté.

Article D2.3.2-3 Système de gestion de la sécurité établi par l'exploitant d'aérodrome

1. L'exploitant d'un aérodrome certifié établit pour l'aérodrome un système de gestion de la sécurité décrivant la structure organisationnelle ainsi que les fonctions, pouvoirs et responsabilités des cadres de cette structure pour faire en sorte que les opérations soient effectuées en étant contrôlées de façon démontrable et améliorées lorsque c'est nécessaire.

2. L'exploitant d'un aérodrome certifié oblige tous ses usagers, y compris les concessionnaires de services aéronautiques, fournisseurs de services d'escale et autres organismes exerçant des activités à l'aérodrome de façon indépendante en relation avec le traitement des vols ou des aéronefs, à se conformer aux dispositions établies par lui en ce qui concerne la sécurité d'aérodrome. L'exploitant d'aérodrome assure une surveillance du respect de ces dispositions.

3. L'exploitant d'un aérodrome certifié exige que tous les utilisateurs d'aérodrome, y compris les concessionnaires de services aéronautiques, fournisseurs de services d'escale et autres organismes visés au paragraphe 2 coopèrent au programme de promotion de la sécurité d'aérodrome et de sécurisation de son utilisation, en l'informant de tout accident, incident, défaut ou panne ayant des incidences sur la sécurité.

Article D2.3.2-4 Audits de sécurité et comptes rendus de sécurité de l'exploitant d'aérodrome

1. L'exploitant d'un aérodrome certifié prend des dispositions pour un audit du système de gestion de la sécurité, qui comprend une inspection des installations et de l'équipement d'aérodrome. L'audit s'étend aux fonctions de l'exploitant d'aérodrome lui-même.

2. L'exploitant d'un aérodrome certifié organise également un programme d'audit et d'inspection externes pour l'évaluation d'autres usagers, notamment les concessionnaires de services aéronautiques, fournisseurs de services d'escale et autres organismes exerçant des activités à l'aérodrome.

3. Les audits visés au paragraphe 1. sont effectués tous les douze (12) mois, ou moins, comme il aura été convenu avec l'Autorité de l'aviation civile.

4. L'exploitant d'un aérodrome certifié veille à ce que les comptes rendus d'audit, y compris le compte rendu sur les installations, les services et l'équipement d'aérodrome, soient établis par des experts possédant les qualifications requises en matière de sécurité.

5. L'exploitant d'un aérodrome certifié conserve un exemplaire du ou des comptes rendus mentionnés au paragraphe 4 pendant une période convenue avec l'Autorité de l'aviation civile. Celle-ci peut en demander un exemplaire pour l'examiner et s'y référer.

6. Le ou les comptes rendus mentionnés au paragraphe 4 doivent être établis et signés par les personnes qui ont effectué les audits et inspections.

Article D2.3.2-5 Accès à l'aérodrome pour fins d'inspection

1. L'exploitant d'un aérodrome certifié doit, à la demande d'un inspecteur dûment désigné par l'Autorité de l'aviation civile, permettre à celui-ci l'accès sans frais aux installations de l'aérodrome, à toute partie de l'aérodrome, y compris l'équipement, les dossiers et le personnel de l'exploitant, et lui fournir l'équipement nécessaire à l'inspection et à la vérification du système de gestion de la sécurité de l'aérodrome.

2. L'exploitant d'un aérodrome certifié doit permettre au personnel autorisé à cet effet par l'Autorité de l'aviation civile d'inspecter et mettre à l'épreuve les installations, les services et l'équipement d'aérodrome, inspecter les documents et les dossiers de l'exploitant d'aérodrome et vérifier le système de gestion de la sécurité de cet exploitant avant que le certificat d'aérodrome soit délivré ou renouvelé et, par la suite, à tout autre moment, aux fins d'assurer la sécurité d'aérodrome.

3. L'exploitant d'aérodrome coopère à la conduite des activités visées aux paragraphes 1. et 2.

Article D2.3.2-6 Notifications et comptes rendus

1. L'exploitant d'un aérodrome certifié doit :

- a) respecter l'obligation de communiquer des notifications et comptes rendus à l'Autorité de l'aviation civile, au contrôle de la circulation aérienne et aux pilotes, dans les délais stipulés au présent article;
- b) examiner, dès sa réception, chaque nouvelle édition des publications d'information aéronautique, ainsi que les suppléments et amendements à celles-ci, les NOTAM, les bulletins d'information pré vol et les circulaires d'information aéronautique publiés par les services d'informations aéronautiques et aviser l'Autorité de l'aviation civile, immédiatement après l'examen, de toute inexactitude contenue dans les renseignements concernant l'aérodrome en question ;
- c) aviser l'Autorité de l'aviation civile et les services d'informations aéronautiques, par écrit, au moins quatorze (14) jours avant que ne survienne à l'aérodrome, à ses installations ou au niveau de services fournis, tout changement prévu susceptible de rendre inexacts les renseignements figurant dans une publication d'information aéronautique ;
- d) sous réserve des dispositions de l'alinéa e) ci-dessous, aviser immédiatement l'Autorité de l'aviation civile et les services d'informations aéronautiques et en détail de toute circonstance visée ci-après dont il aura connaissance, et prendra des dispositions pour que le contrôle de la circulation aérienne et l'organe d'exploitation technique des aéronefs en reçoivent immédiatement notification :
 - i) tout empiètement par un objet sur une surface de limitation d'obstacles de l'aérodrome ;
 - ii) la présence d'obstacles ou l'existence d'une situation dangereuse compromettant la sécurité aérienne sur l'aérodrome ou dans son voisinage ;
 - iii) une baisse du niveau des services fournis à l'aérodrome et décrits dans une publication d'information aéronautique ;
 - iv) la fermeture d'une partie de l'aire de mouvement de l'aérodrome ;
 - v) l'existence de toute autre situation susceptible de constituer un danger pour la sécurité aéronautique sur l'aérodrome et à l'égard de laquelle il serait justifié de prendre des mesures préventives ;
 - vi) toute réduction du niveau de service à l'aérodrome qu'indique toute publication aéronautique mentionnée à l'alinéa b) ci-dessus ; et
- e) lorsque l'exploitant de l'aérodrome ne peut faire en sorte que l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétente soit avisée des faits mentionnés à l'alinéa d) ci-dessus, dans l'immédiat informer directement les pilotes qui peuvent être concernés par ces circonstances.

Article D2.3.2-7 Inspections spéciales

1. Afin d'assurer la sécurité de l'aviation, l'exploitant d'aérodrome inspecte l'aérodrome lorsque les circonstances l'exigent pour assurer la sécurité aérienne :

- a) aussitôt que réalisable après que se soit produit un accident ou incident aéronautique ;
- b) pendant que l'aérodrome ou que ses installations désignées dans le certificat d'aérodrome font l'objet de travaux de réparation ou de construction ; et
- c) dès que s'y présente toute situation susceptible de constituer un danger pour la sécurité aéronautique.

Article D2.3.2-8 Avertissement

Lorsque des circuits d'aéronefs prévoient des évolutions à basse altitude au-dessus d'un aérodrome ou à ses abords, ou des aéronefs circulant à la surface, sont susceptibles d'être dangereux pour les personnes ou pour le trafic de véhicules, tout exploitant d'aérodrome doit :

- a) afficher des avertissements de danger sur toute voie publique limitrophe de l'aire de manœuvre ;
- b) si une telle voie publique n'est pas sous le contrôle de l'exploitant d'aérodrome, informer l'Autorité compétente de l'existence du danger aux fins de prendre les mesures préventives d'avertissement nécessaires sur la voie publique.

Article D2.3.2-9 Respect des délais convenus

L'exploitant d'aérodrome certifié doit respecter les délais convenus pour la mise en œuvre des actions correctives résultant des inspections réglementaires ainsi que tout engagement liés au bon fonctionnement de l'exploitation de l'aérodrome. Dans le cas contraire, l'exploitant est passible de sanction administrative pouvant aller jusqu'à la suspension ou au retrait du certificat d'aérodrome.

CHAPITRE 3 DU MANUEL D'AÉRODROME

Article D2.3.3-1 Approbation, emplacement, maintien, communication et respect du manuel d'aérodrome

1. L'exploitant d'aérodrome certifié doit :

- a) dès la délivrance du certificat d'aérodrome, remettre à l'Autorité de l'aviation civile un exemplaire du manuel d'aérodrome complet à jour et approuvé par celle-ci en application de l'article 2.3.1-4 ci-dessus et à tout établissement et personne visés par ce manuel, un exemplaire des parties qui lui sont applicables ;
- b) tenir à jour le manuel d'aérodrome ;
- c) soumettre à l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile tout projet de modification du manuel d'aérodrome ;
- d) conserver à l'aérodrome au moins un exemplaire complet et à jour du manuel d'aérodrome ; un exemplaire est conservé à l'établissement principal de l'exploitant si celui-ci est autre que l'aérodrome ;
- e) tenir l'exemplaire mentionné à l'article D2.3.3-1 au d) à la disposition du personnel autorisé de l'Autorité de l'aviation civile, pour inspection en tout temps ; et
- f) exploiter l'aérodrome en conformité avec le manuel d'aérodrome.

Article D2.3.3-2 Amendement du manuel d'aérodrome

1. Les dispositions du présent décret qui visent l'établissement d'un manuel d'aérodrome s'appliquent à toute modification de ce manuel.

2. L'exploitant d'un aérodrome certifié doit modifier ou amender le manuel d'aérodrome chaque fois qu'il est nécessaire pour maintenir l'exactitude des renseignements que contient ce manuel.

3. Afin de maintenir l'exactitude du manuel d'aérodrome, l'Autorité de l'aviation civile peut adresser à un exploitant d'aérodrome une directive écrite, exigeant que celui-ci modifie ou amende le manuel en accord avec cette directive.

Article D2.3.3-3 Énonciation des normes à respecter et des services à fournir

1. Le manuel d'aérodrome doit énoncer les normes que l'exploitant de l'aérodrome doit respecter ainsi que les services qu'il doit fournir.

Article D2.3.3-4 Élaboration et structure du manuel d'aérodrome

1. Le manuel d'aérodrome doit :

- a) être dactylographié ou imprimé, et signé par l'exploitant d'aérodrome ;
- b) être établi sous une forme qui facilite sa mise à jour ;
- c) comporter un système d'indication de la validité des pages et des amendements apportés à celles-ci, y compris une page où seront consignées les révisions ;
- d) être organisé d'une manière qui facilite le processus de préparation, d'examen et d'acceptation ou approbation.

Article D2.3.3-5 Renseignements à inclure dans le manuel d'aérodrome

1. Le contenu du manuel d'aérodrome est spécifié par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article D2.3.3-6 Renseignements relatifs aux exemptions ou dérogations

1. Si l'Autorité de l'aviation civile, en vertu de l'article D2.3.6-1 ci-dessous, exempte ou déroge l'exploitant d'aérodrome de se conformer à toute condition énoncée à l'article D2.3.1-4 ci-dessus, le manuel d'aérodrome doit indiquer le numéro d'identification donné à cette exemption ou dérogation par l'Autorité de l'aviation civile et la date à laquelle l'exemption ou la dérogation est entrée en vigueur ainsi que toutes conditions ou procédures au titre desquelles l'exemption ou la dérogation est accordée.

2. Si une précision n'est pas incluse dans le manuel d'aérodrome parce qu'elle ne s'applique pas à l'aérodrome, l'exploitant d'aérodrome doit en indiquer la raison dans le manuel.

Article D2.3.3-7 Modification du manuel d'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome doit aviser l'Autorité de l'aviation civile aussitôt que possible de toute modification qu'il souhaite apporter au manuel d'aérodrome.

CHAPITRE 4 DES RÈGLES APPLICABLES À TOUS LES AÉRODROMES

Article D2.3.4-1 Exigence d'une autorisation d'exploitation d'un aérodrome non certifié

1. L'exploitant d'un aérodrome non certifié doit être en possession d'une autorisation d'exploitation dûment délivrée par l'Autorité de l'aviation civile, après homologation technique de l'aérodrome.
2. Le Manuel d'homologation renfermant les procédures et conditions technique pour la délivrance de cette autorisation est établi par voie réglementaire.

Article D2.3.4-2 Durée de validité et renouvellement d'une autorisation d'exploitation d'un aérodrome non certifié

1. L'autorisation de mise en service d'un aérodrome non certifié, délivrée par l'Autorité de l'aviation civile demeure en vigueur pendant sept (7) ans, tant qu'elle n'a pas été suspendue, annulée ou renoncée.
2. Le renouvellement ou la validité continue d'une autorisation d'exploitation est déterminé par les résultats satisfaisants des inspections réglementaires effectuées par l'Autorité de l'aviation civile.

3. À l'échéance de la période de validité, l'exploitant doit soumettre une demande de renouvellement de l'autorisation d'exploitation en suivant les dispositions des articles D2.2.1-2 pour les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, D2.2.2-2 pour les aérodromes à usage restreint et D2.2.2-3 pour les aérodromes à usage privé.

Article D2.3.4-3 Accès à l'aérodrome pour fins d'inspection

1. L'exploitant d'un aérodrome doit, sur demande d'un inspecteur dûment désigné de l'Autorité de l'aviation civile, permettre à celui-ci, sans frais, l'accès aux installations de l'aérodrome et lui fournir l'équipement nécessaire à l'inspection de l'aérodrome.

Article D2.3.4-4 Enregistrement d'un aérodrome, publication et amendement des renseignements dans le registre officiel

1. Sous réserve du paragraphe 2., lorsque l'exploitant d'un aérodrome fournit à l'Autorité de l'aviation civile les renseignements concernant l'emplacement, le marquage, le balisage lumineux, l'utilisation et l'exploitation de l'aérodrome et, le cas échéant un plan de servitudes de dégagement, l'Autorité de l'aviation civile enregistre l'aérodrome et publie les renseignements pertinents dans le registre officiel des aérodromes qu'il maintient en vertu du Code malagasy de l'aviation civile.

2. L'Autorité de l'aviation civile peut refuser d'autoriser et d'enregistrer un aérodrome si l'exploitant ne respecte pas les exigences des articles D2.3.4-5 à D2.3.4-8, ou lorsque l'Autorité de l'aviation civile détermine que l'utilisation de l'aérodrome est susceptible de constituer un danger pour la sécurité aéronautique.

3. L'exploitant de l'aérodrome enregistré en application du paragraphe 1. ci-dessus doit aviser l'Autorité de l'aviation civile dès que des changements sont apportés à l'emplacement, au marquage, au balisage lumineux, à l'utilisation ou à l'exploitation de l'aérodrome qui entraînent une modification des renseignements publiés par l'Autorité de l'aviation civile.

4. L'aérodrome inscrit dans le registre officiel des aérodromes à la date d'entrée en vigueur du présent décret est réputé enregistré conformément au paragraphe 1.

Article D2.3.4-5 Enlèvement d'obstacles nuisibles à la sécurité aéronautique de la surface d'aérodrome

1. L'exploitant d'un aérodrome peut enlever de la surface de celui-ci tout véhicule ou tout obstacle susceptible de constituer un danger pour la sécurité aéronautique à l'aérodrome ou dans son voisinage.

Article D2.3.4-6 Aides visuelles pour signaler les zones d'emploi limité et les zones inutilisables

1. L'exploitant d'un aérodrome doit en retirer les balises et les marques lorsque l'aérodrome est définitivement désaffecté.

2. L'exploitant d'un aérodrome, autre qu'un hydro aérodrome, doit installer des fanions ou des cônes rouges le long de toute aire de mouvement inutilisable.

3. Lorsqu'une piste ou un tronçon de celle-ci est fermé, l'exploitant de l'aérodrome doit y apposer des marques de zone fermée stipulées par l'Autorité de l'aviation civile.

4. Est soustrait à l'application du paragraphe 3. toute aire de manoeuvre ou tout tronçon de celle-ci dont la fermeture est d'une durée de vingt-quatre (24) heures ou moins.

Article D2.3.4-7 Notification et avertissement de la possibilité de danger causé aux piétons et véhicules par la présence d'aéronef

1. Lorsqu'un aéronef évoluant à basse altitude ou circulant au sol d'un aérodrome ou dans son voisinage est susceptible de mettre en danger les piétons ou les véhicules, l'exploitant de l'aérodrome doit immédiatement, selon le cas :

- a) afficher des avis signalant la présence de dangers le long des voies publiques adjacentes à l'aire de manoeuvre ; ou

- b) informer des dangers les autorités responsables du marquage des voies publiques dans les cas où ces voies n'appartiennent pas à l'exploitant ou ne sont pas sous sa juridiction.

Article D2.3.4-8 Indicateurs de direction du vent

1. Si la direction du vent à l'aérodrome en cause ne peut être déterminée par les communications radio ou d'autres moyens tels que la présence de fumée dans l'atmosphère ou de rides sur l'eau, l'exploitant de l'aérodrome doit y installer en permanence un indicateur de direction du vent présentant les caractéristiques suivantes :

- a) il est d'une couleur ou de plusieurs couleurs voyantes ;
- b) il est de forme tronconique ;
- c) il est visible d'un aéronef en vol à une altitude de 300 m (1 000 pieds) au-dessus de l'indicateur de direction du vent ;
- d) il est éclairé lorsque l'aérodrome est utilisé la nuit.

2. Lorsque l'aérodrome est définitivement désaffecté, l'exploitant doit immédiatement en retirer les indicateurs de direction du vent.

Article D2.3.4-9 Balisage de piste pour utilisation de nuit

1. Lorsqu'une piste est utilisée la nuit, l'exploitant de l'aérodrome doit baliser la piste en conformité aux conditions fixées par les Règlements Aéronautiques de Madagascar relatifs aux aérodromes.

CHAPITRE 5 DES INTERDICTIONS

Article D2.3.5-1 Gestes contrevenant au bon usage de l'aérodrome

1. Il est interdit :

- a) d'exploiter un aérodrome certifié, sans certificat d'aérodrome délivré par l'Autorité de l'aviation civile ;
- b) d'utiliser sciemment un aérodrome certifié contrairement à toute condition inscrite sur le certificat d'aérodrome ;
- c) de circuler à pied, de se tenir debout, de conduire un véhicule ou de stationner un véhicule ou un aéronef sur l'aire de mouvement d'un aérodrome ou d'y créer un obstacle, sauf si une permission a été accordée à la fois par :
 - i) l'exploitant de l'aérodrome ;
 - ii) l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétente, s'il y a lieu ;
- d) d'utiliser un bateau ou de créer un obstacle quelconque sur la surface d'un plan d'eau d'un aérodrome qui doit être gardé exempt d'obstacles pour assurer la sécurité aérienne, après que l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétente ou encore l'exploitant de l'aérodrome a ordonné à quiconque, par des signaux ou d'autres moyens, de quitter les lieux ou de ne pas s'en approcher ;
- e) de remorquer un aéronef la nuit sur une aire de mouvement en service, à moins que les feux de bout d'aile, de queue et d'anti-collision de l'aéronef ne soient allumés ou que l'aéronef ne soit illuminé par des feux montés sur le véhicule de remorquage et orientés vers l'aéronef ;
- f) de stationner ou de laisser un aéronef sur une aire de manoeuvre en service la nuit, à moins que les

feux de bout d'aile, de queue et d'anti-collision de l'aéronef ne soient allumés ou que des luminaires allumés ne soient accrochés aux bouts d'aile, à la queue et au nez de l'aéronef ;

- g) de sciemment enlever, déformer, éteindre ou déranger une balise, une marque, un feu ou un signal de l'aérodrome servant à la navigation aérienne, sauf si une permission a été accordée à la fois par :
 - i) l'exploitant de l'aérodrome ;
 - ii) l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétente, s'il y a lieu ;
- h) dans un endroit autre qu'un aérodrome, de placer sciemment une balise, une marque, un feu ou un signal susceptibles de faire croire à la présence d'un aérodrome ;
- i) de placer sciemment à un aérodrome ou dans son voisinage une balise, une marque, un panneau de signalisation, un feu ou un signal susceptibles de constituer un danger pour la sécurité aéronautique, parce qu'ils provoquent un éblouissement, risquent d'être confondus avec une balise, une marque, un panneau de signalisation, un feu ou un signal exigés par le présent décret ou diminuent la perception visuelle de ceux-ci ;
- j) de laisser en liberté, dans les limites d'un aérodrome, un oiseau ou un autre animal dont une personne est propriétaire ou dont elle a la garde, sauf pour les fins d'éloigner d'autres oiseaux ou animaux de l'aérodrome avec la permission de l'exploitant de l'aérodrome ; et
- k) de tirer des projectiles avec une arme à feu à l'intérieur ou vers l'intérieur d'un aérodrome sans la permission de l'exploitant de l'aérodrome.

Article D2.3.5-2 Interdiction de fumer ou d'exposer une flamme nue

1. À l'exception de l'utilisation de torchères en guise de balisage lumineux provisoire pour le décollage ou l'atterrissage des aéronefs et sous réserve des paragraphes 2. et 3., il est interdit de fumer ou d'exposer une flamme nue aux endroits suivants d'un aérodrome :

- a) sur une aire de trafic ;
- b) sur une passerelle d'embarquement ou sur une galerie ou un balcon contigus à une aire de trafic ou la surplombant ;
- c) en tout lieu où fumer ou exposer une flamme nue est susceptible d'entraîner le risque d'un incendie qui pourrait mettre en danger les personnes ou les biens.

2. L'exploitant d'un aérodrome peut autoriser, par écrit, l'exécution, sur l'aire de trafic, des travaux de réhabilitation ou d'entretien courant qui comportent l'utilisation ou la production réelle ou éventuelle d'une flamme nue, ou qui provoquent ou risquent de provoquer des étincelles, si l'exécution de ces travaux n'est pas susceptible d'entraîner le risque d'un incendie qui pourrait mettre en danger les personnes ou les biens.

3. L'exploitant d'un aérodrome peut donner la permission de fumer à l'intérieur d'un bâtiment ou d'un abri fermé situé sur une aire de trafic, si ce n'est pas susceptible d'entraîner le risque d'un incendie qui pourrait mettre en danger les personnes ou les biens.

CHAPITRE 6 DES EXEMPTIONS OU DEROGATIONS

Article D2.3.6-1 Exemption ou dérogation à certaines dispositions du présent Décret

1. L'Autorité de l'aviation civile peut accorder, par écrit, une exemption ou dérogation à un exploitant d'aérodrome lui permettant de ne pas se conformer à certaines dispositions du présent décret.

Article D2.3.6-2 Critères d'analyse des exemptions ou dérogations

1. Avant de décider d'accorder une exemption ou une dérogation telle que mentionnée à l'article D2.3.6-1 à l'exploitant d'aérodrome, l'Autorité de l'aviation civile, doit prendre en compte tous les aspects relatifs à la sécurité et la sûreté ainsi qu'à l'intérêt public.

Article D2.3.6-3 Obligation de conformité aux conditions et procédures particulières en cas d'exemption ou dérogation

1. Une exemption ou dérogation telle que prévue à l'article D2.3.6-1 est sujette à ce que l'exploitant d'aérodrome se conforme aux conditions et procédures particulières spécifiées dans le certificat ou l'autorisation d'aérodrome émis par l'Autorité de l'aviation civile comme étant nécessaires dans l'intérêt de la sécurité et de la sûreté.

2. Lorsqu'un aérodrome ne satisfait pas aux exigences d'une norme ou d'une pratique spécifiée par les Règlements Aéronautiques de Madagascar relatifs aux aérodromes, l'Autorité de l'aviation civile peut, après avoir procédé à l'évaluation des études aéronautiques, seulement si et où elles sont autorisées par les normes et pratiques, déterminer les conditions et procédures qui sont nécessaires pour assurer un niveau de sécurité équivalent à celui qui est établi par la norme ou pratique considérée.

3. L'exemption ou la dérogation par rapport à une norme ou une pratique et les conditions et procédures mentionnées à l'article D2.3.1-5 du présent règlement seront annotées sur le certificat d'aérodrome.

TITRE 4 DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

CHAPITRE PREMIER DE L'APPLICATION

Article D2.4.1-1 Emplacements des servitudes aéronautiques

1. Conformément aux dispositions du Code malagasy de l'aviation civile, des servitudes aéronautiques de dégagement, de balisage et radioélectriques sont instituées :

- a) aux aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et aux abords de ceux-ci ;
- b) aux abords des installations d'aides à la navigation aérienne, de télécommunication aéronautique et des installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux servitudes radioélectriques ; et
- c) à certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

2. La création de servitudes aéronautiques de dégagement, de balisage et radioélectriques sur les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique est fixée par arrêté interministériel du Ministre chargé de l'aviation civile et du Ministre chargé de l'aménagement du territoire.

CHAPITRE 2 DE L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

Article D2.4.2-1 Établissement, portée et modification d'un plan de servitudes aéronautiques de dégagement

1. Tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique donne lieu, après enquête publique, à l'établissement d'un plan de servitudes aéronautiques de dégagement approuvé par l'Autorité de l'aviation civile, après avis des autres autorités concernées.

2. Les servitudes aéronautiques de dégagement inscrites au plan approuvé grèvent les fonds désignés dès la publication de ce plan. Aucun travail ne peut être entrepris sur ces fonds sans l'autorisation préalable de l'Autorité de l'aviation civile ; les autres autorités concernées doivent donc consulter l'Autorité de l'aviation civile pour obtenir son visa sur tout projet concernant ces fonds.

3. Sur les fonds grevés d'une servitude aéronautique de dégagement, les constructions ou plantations existantes sont, le cas échéant, supprimées ou modifiées conformément au plan.

4. Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies selon les spécifications techniques des Règlements Aéronautiques de Madagascar régissant les aérodromes, sauf indication contraire dans un contexte particulier fixée par arrêté interministériel du Ministre chargé de l'aviation civile et du Ministre chargé de l'aménagement du territoire.

5. Le plan des servitudes aéronautiques de dégagement est modifié selon la même procédure. Toutefois, l'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la modification a pour objet de supprimer ou d'atténuer les servitudes prévues au plan.

Article D2.4.2-2 Critères relatifs à la réglementation et à la portée légale.

1. L'enquête publique prévue à l'article D2.4.2-1 est menée conformément à la réglementation relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique.

2. L'approbation des servitudes aéronautiques de dégagement a force de loi dans les zones concernées.

Article D2.4.2-3 Frais et indemnités

1. Les frais et indemnités consécutifs à l'établissement des servitudes aéronautiques de dégagement sont à la charge de la personne publique ou privée qui a obtenu l'autorisation de création ou d'extension de l'aérodrome.

Article D2.4.2-4 Notification, enregistrement et consultation des servitudes

1. L'Autorité chargée de l'aménagement du territoire est responsable de porter à la connaissance du public, par tout moyen approprié, les servitudes mentionnées à l'article D2.4.2-1.

2. L'Autorité de l'aviation civile maintient un registre de toutes les servitudes aéronautiques de dégagement en vigueur de façon à ce que des personnes intéressées puissent en prendre connaissance à tout moment.

CHAPITRE 3 DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE BALISAGE

Article D2.4.3-1 Obligation de baliser les obstacles dangereux pour la circulation aérienne afin de signaler leur présence et de permettre leur identification

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 radioélectriques conformes à la réglementation en vigueur signalant leur présence aux pilotes et permettant de les identifier.

Article D2.4.3-2 Spécifications techniques d'établissement des servitudes aéronautiques de balisage

1. Les servitudes aéronautiques de balisage sont établies selon les spécifications techniques de l'Annexe 14, à la Convention de Chicago, sauf indication contraire dans un contexte particulier défini par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D2.4.3-3 Détermination des obstacles à baliser et du type de balisage à mettre en place

1. L'Autorité de l'aviation civile détermine les obstacles susceptibles de présenter un danger pour la circulation aérienne qui doivent faire l'objet, soit d'un balisage de jour et de nuit, soit d'un balisage de nuit. Elle prescrit les dispositifs visuels ou radioélectriques à mettre en place et peut ordonner la suppression ou la modification des

dispositifs visuels servant à d'autres fins mais susceptibles de créer une confusion avec les aides visuelles destinées à la circulation aérienne.

Article D2.4.3-4 Obstacles en hauteur situés hors des fonds grevés de la servitude de dégagement

1. Dans le cas où des installations, en raison de leur hauteur exceptionnelle, bien que situées en dehors des fonds grevés de la servitude de dégagement constituent des obstacles à la circulation aérienne, leur construction est soumise à autorisation préalable de l'Autorité de l'aviation civile qui peut imposer une hauteur maximale et un dispositif de balisage. Le refus d'autorisation et l'obligation de respecter une hauteur maximale imposée ne donnent droit à aucune indemnité.

Article D2.4.3-5 Projet de construction, en dehors des fonds grevés, d'installations susceptible de constituer un obstacle en hauteur

1. Dans le cas où des installations constituent des obstacles à la circulation aérienne en raison de leur hauteur exceptionnelle, bien que situées en dehors des fonds grevés de servitudes aéronautiques de dégagement mentionnés à l'article D2.4.2-1, l'autorité chargée de l'aménagement du territoire et de l'utilisation des terrains doit informer l'Autorité de l'aviation civile de tout projet susceptible de constituer un tel obstacle.

2. La construction d'une telle installation est ensuite soumise à l'Autorité de l'aviation civile pour autorisation préalable, ce qui peut comporter une restriction de la hauteur maximale et la nécessité d'y installer un dispositif de balisage.

3. L'Autorité de l'aviation civile a toutefois le droit d'effectuer elle-même une évaluation de tout projet de construction ou de toute installation existante, en vue de vérifier la nécessité éventuelle d'imposer des restrictions afin d'assurer la sécurité de la navigation aérienne.

Article D2.4.3-6 Autorisation de l'exercice des droits de passage, d'ébranchage ou d'abattage d'arbres ou plantations et du droit d'appui

1. Les servitudes aéronautiques de balisage autorisent l'Autorité de l'aviation civile à exercer le droit de passage, le droit d'ébranchage ou d'abattage d'arbres ou plantations ainsi que le droit d'appui sur les murs extérieurs et toitures des immeubles.

Article D2.4.3-7 Frais d'installation, d'entretien et de fonctionnement des dispositifs de balisage

1. Les frais d'installation, d'entretien et de fonctionnement des dispositifs de balisage sont à la charge de la personne publique ou privée qui a créé l'aérodrome ou qui l'exploite sauf en ce qui concerne les obstacles qui ont été érigés après la création de l'aérodrome et dont le balisage est à la charge du propriétaire de ces obstacles. Quant aux lignes électriques, leur balisage est à la charge de l'exploitant de ces lignes électriques.

Article D2.4.3-8 Autorisation de l'exercice des droits de clore, réparer, démolir ou de surélever

1. Les servitudes aéronautiques de balisage ne privent pas le propriétaire du droit de clore, de réparer, de démolir ou de surélever. Toutefois, il ne peut exercer ces droits qu'avec l'autorisation de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D2.4.3-9 Fixation des indemnités dues en raison des servitudes aéronautiques de balisage

1. Les indemnités dues en raison des servitudes aéronautiques de balisage sont fixées par accord à l'amiable ou, à défaut, par les tribunaux de droit commun.

CHAPITRE 4 DES SERVITUDES RADIOELECTRIQUES

Article D2.4.4-1 Emplacement et conditions d'établissement des servitudes radioélectriques

1. Conformément aux dispositions du Code malagasy de l'aviation civile, des servitudes radioélectriques sont instituées aux abords de toute installation de télécommunication aéronautique ou de navigation aérienne, située ou non sur un aérodrome, afin d'éviter toute interférence ou brouillage.
2. Les conditions d'établissement des servitudes radioélectriques sont fixées par décision conjointe de l'Autorité de l'aviation civile et l'autorité chargée des télécommunications.

TITRE 5 DES SERVICES DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE AUX AÉRODROMES INTERNATIONAUX

CHAPITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS

Article D2.5.1-1 Application du présent Titre

1. Le présent titre s'applique aux aérodromes désignés internationaux en vertu du Code Malagasy de l'aviation civile.

Article D2.5.1-2 Obligation de fournir, selon les normes publiées, les véhicules et le personnel du service de sauvetage et de lutte contre les incendies aux aérodromes

1. L'exploitant d'un aérodrome international doit fournir, suivant la catégorie critique des services de sauvetage et de lutte contre les incendies publiée dans le registre des aérodromes de Madagascar, les moyens en personnel, en véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs, en produits extincteurs et en matériels divers exigés en vertu du présent Titre pour intervenir dans le cas d'un aéronef en état d'urgence à l'aérodrome dont il a la charge.

Article D2.5.1-3 Établissement et opération du service de sauvetage et de lutte contre les incendies

1. Sous réserve du paragraphe 2, l'exploitant d'un aérodrome international doit :

- a) établir au début de chaque mois et après consultation avec les exploitants aériens qui utilisent l'aérodrome, les heures de fonctionnement du service de sauvetage et de lutte contre les incendies pour ce mois, lesquelles doivent couvrir au moins quatre-vingt-dix (90) pour cent des mouvements d'aéronefs commerciaux de transport de passagers à l'aérodrome, durant ce mois, dont l'exploitant est averti au moins trente (30) jours à l'avance; et
- b) veiller à ce que les heures de fonctionnement du service de sauvetage et de lutte contre les incendies soient publiées dans le registre des aérodromes de Madagascar et dans un NOTAM, si celui-ci est publié plus tôt.

2. L'exploitant d'un aérodrome international doit, sauf à l'égard des aéronefs utilisant l'aérodrome pour le déroutement d'un vol ou comme aérodrome de dégagement, fournir un service de sauvetage et de lutte contre les incendies lorsque sont utilisés à l'aérodrome les aéronefs pour lesquels un certificat de type a été délivré autorisant le transport de dix huit (18) passagers ou plus.

3. L'exploitant d'un aérodrome international doit fournir le service de sauvetage et de lutte contre les incendies jusqu'à ce que l'aéronef visé au paragraphe 2 ait décollé ou atterri ou que le vol ait été annulé.

Article D2.5.1-4 Établissement des catégories SSLI

1. L'Autorité de l'aviation civile détermine dix (10) catégories SSLI qui regroupent par ordre croissant les aéronefs en fonction de leur longueur hors-tout et de la largeur de leur fuselage.

Article D2.5.1-5 Compilation, analyse, conservation et présentation de statistiques mensuelles du nombre de mouvements par catégorie SSLI

1. L'exploitant d'un aéroport international doit compiler des statistiques mensuelles établissant le nombre de mouvements effectués par les aéronefs commerciaux de transport de passagers dans chaque catégorie SSLI.

2. L'exploitant d'un aéroport international doit réviser au moins tous les six (6) mois les statistiques mensuelles des douze (12) mois précédant la date de la révision afin de déterminer, pour l'ensemble des catégories SSLI d'aéronefs, les trois (3) mois consécutifs ayant, au total, le plus grand nombre de mouvements d'aéronefs commerciaux de transport de passagers.

3. L'exploitant d'un aéroport international doit :

- a) conserver les statistiques mensuelles pendant cinq (5) ans après la date de la révision ; et
- b) à la demande de l'Autorité de l'aviation civile, lui fournir une copie des statistiques mensuelles.

Article D2.5.1-6 Obligations liées au passage d'un aéroport à une catégorie critique SSLI supérieure

1. Lorsqu'un accroissement du nombre de mouvements ou des dimensions des aéronefs commerciaux de transport de passagers à l'aéroport international entraîne l'établissement d'une catégorie critique SSLI supérieure à la précédente, l'exploitant de l'aéroport doit satisfaire aux exigences, spécifiées dans le présent Titre, correspondant à cette catégorie supérieure.

CHAPITRE 2

DES AGENTS EXTINCTEURS ET VÉHICULES DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES AUX AÉRODROMES

Article D2.5.2-1 Obligation de fournir, selon les normes publiées, les agents extincteurs ainsi que le matériel servant à les projeter

1. L'exploitant d'un aéroport international doit mettre à la disposition du service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs les agents extincteurs principaux et complémentaires, ainsi que le matériel nécessaires à les projeter, qui satisfont aux exigences spécifiées dans les Règlements Aéronautiques de Madagascar régissant les aéroports.

Article D2.5.2-2 Critères relatifs aux quantités d'eau, d'agents extincteurs et de véhicules et de capacité totale de débit

1. L'Autorité de l'aviation civile détermine les critères relatifs aux quantités d'eau, d'agents extincteurs, de véhicules et de capacité totale de débit pour chaque catégorie critique SSLI d'aéroport.

2. L'exploitant d'un aéroport international est tenu de mettre à la disposition du service de lutte contre les incendies d'aéronefs à l'aéroport les quantités prescrites au paragraphe 1 ci-dessus correspondant à la catégorie critique SSLI de son aéroport.

Article D2.5.2-3 Mesures à prendre en cas de capacité réduite du service de sauvetage et de lutte contre les incendies

1. Sous réserve du paragraphe 2., l'exploitant d'un aéroport international n'a pas à satisfaire aux exigences de l'article D2.5.2-2 lorsque ces exigences ne peuvent être respectées en raison d'une pénurie de personnel ou d'une panne d'équipement à l'aéroport, causée par des circonstances indépendantes de la volonté de l'exploitant de l'aéroport et lorsqu'un avis de la capacité réduite du service de sauvetage et de lutte contre les incendies à l'aéroport est donné à l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou à la station d'information de vol compétente aux fins de publication dans un NOTAM.

2. Lorsque les événements décrits au paragraphe 1 ci-dessus persistent durant sept (7) jours ou plus, l'exploitant de l'aérodrome international doit, au plus tard le septième (7^{ième}) jour suivant la survenance de ces événements :

- a) établir un plan qui prévoit les mesures correctives nécessaires pour satisfaire aux exigences visées à l'article D2.5.2-2, lesquelles mesures doivent être apportées aussitôt que possible compte tenu des circonstances, et y préciser en conséquence les dates de leur mise en oeuvre ; et
- b) soumettre ce plan à l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile.

3. L'exploitant de l'aérodrome international doit mettre en oeuvre le plan approuvé par l'Autorité de l'aviation civile conformément aux délais qui y sont spécifiés.

CHAPITRE 3 DES EXIGENCES RELATIVES AU PERSONNEL

Article D2.5.3-1 Critères relatifs à l'effectif minimal du personnel du service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs

1. L'exploitant d'un aérodrome international doit veiller à ce que, durant les heures de fonctionnement du service de sauvetage et de lutte contre les incendies, le nombre du personnel disponible sur le côté piste ayant reçu la formation portant sur la lutte contre les incendies d'aéronefs corresponde au moins à l'effectif minimal nécessaire pour faire fonctionner le nombre de véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs et répandre la quantité d'eau et la capacité totale de débit d'agents extincteurs complémentaires exigés à l'article D2.5.2-2.

Article D2.5.3-2 Formation du personnel affecté à des fonctions de lutte contre les incendies d'aéronefs

1. L'exploitant d'un aérodrome international doit veiller à ce que tous les membres du personnel affectés à des fonctions de lutte contre les incendies d'aéronefs reçoivent une formation conforme aux normes de lutte contre les incendies d'aéronefs spécifiées par l'Autorité de l'aviation civile.

2. La création de licence des agents de sécurité et de lutte contre les incendies d'aéronefs sera fixée par arrêté.

Article D2.5.3-3 Vêtements et équipements appropriés aux fonctions de lutte contre les incendies d'aéronefs

1. L'exploitant d'un aérodrome international doit fournir au personnel affecté à des fonctions de lutte contre les incendies d'aéronefs les vêtements de protection et les équipements nécessaires à l'exercice de leurs fonctions.

Article D2.5.3-4 Personnel habilité à agir en qualité de pompier et gestion des dossiers de formation

1. Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome international de permettre à quiconque d'y agir en qualité de pompier pour le service de lutte contre les incendies d'aéronefs, à moins d'avoir terminé avec succès, dans les douze (12) mois précédents, la formation précisée dans les normes de lutte contre les incendies d'aéronefs publiées par l'Autorité de l'aviation civile dans les conditions fixées par arrêté.

2. L'exploitant d'un aérodrome international doit :

- a) tenir à jour, pour chaque pompier du service de sauvetage et de lutte contre les incendies, un dossier de formation indiquant les renseignements précisés dans les normes de lutte contre les incendies d'aéronefs ;
- b) conserver le dossier de formation pendant trois (3) ans après la date à laquelle le pompier du service de sauvetage et de lutte contre les incendies a terminé son service auprès de l'aérodrome ; et
- c) à la demande de l'Autorité de l'aviation civile, lui fournir une copie du dossier de formation.

CHAPITRE 4 DE L'INTERVENTION IMMÉDIATE

Article D2.5.4-1 Présence d'un personnel en nombre suffisant pour répondre aux exigences du test d'intervention

1. L'exploitant d'un aérodrome international doit veiller à ce que, durant les heures de fonctionnement du service de sauvetage et de lutte contre les incendies, parmi les membres du personnel devant être disponibles en application de l'article D2.5.3-1, un nombre suffisant de ceux-ci capables d'intervenir immédiatement puissent satisfaire aux exigences du test d'intervention visé à l'article D2.5.4-2.

Article D2.5.4-2 Test d'intervention pour évaluer les délais d'intervention et l'efficacité du service de sauvetage et de lutte contre les incendies

1. L'exploitant d'un aérodrome international doit procéder à un test d'intervention pour évaluer les délais d'intervention et l'efficacité du service de lutte contre les incendies d'aéronefs qu'il doit maintenir durant les heures de fonctionnement visées à l'article D2.5.4-1 :

- a) tous les douze (12) mois ; ou
- b) à la demande de l'Autorité de l'aviation civile, si celle-ci a des motifs raisonnables de croire que le service de sauvetage et de lutte contre les incendies à l'aérodrome ne satisfait pas aux exigences du présent titre.

2. L'exploitant d'un aérodrome international doit aviser l'Autorité de l'aviation civile, par écrit, au moins quatre (4) semaines avant la date d'exécution du test d'intervention.

3. L'exploitant d'un aérodrome international doit fournir à l'Autorité de l'aviation civile une copie des résultats du test d'intervention dans les quatorze (14) jours suivant la date du test.

4. Les résultats du test d'intervention à un aérodrome international sont satisfaisants si les conditions suivantes sont réunies :

- a) dans les trois (3) minutes suivant le déclenchement de l'alarme, un nombre suffisant de véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs capables de répandre l'agent extincteur principal à cinquante (50) pour cent de la capacité totale de débit exigée en vertu de l'article D2.5.2-2 se rendent, dans des conditions optimales de visibilité et d'état de surface pour l'aérodrome, à partir du poste de stationnement qui leur est assigné, au seuil de la piste la plus éloignée utilisée par les aéronefs commerciaux de transport de passagers, ou se rendent, sur un terrain semblable, jusqu'à un autre endroit préétabli qui est situé à une distance comparable ; et
- b) les véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs, au nombre minimum exigé en vertu de l'article D2.5.2-2, sont prêts à intervenir et peuvent se rendre à l'endroit mentionné à l'alinéa a) ci-dessus et collectivement répandre les agents extincteurs à la capacité totale de débit exigée en application de cet article.

5. L'exploitant d'un aérodrome international doit consigner les résultats du test d'intervention et les conserver pendant les deux (2) ans suivant la date du test.

6. Lorsque les résultats du test d'intervention ne sont pas satisfaisants, l'exploitant de l'aérodrome international doit, au plus tard le septième (7^{ième}) jour après qu'il ait été procédé au test d'intervention :

- a) déterminer les lacunes qui ont entraîné ces résultats et, si elles réduisent l'efficacité du service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs, veiller à ce qu'un avis de ces lacunes soit donné à l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou à la station d'information de vol compétente aux fins de publication dans un NOTAM ;
- b) établir un plan qui prévoit les mesures correctives nécessaires pour satisfaire aux exigences du paragraphe 4., lesquelles doivent être apportées aussi promptement et diligemment que possible, et y préciser en conséquence les dates de leur mise en oeuvre ; et

- c) soumettre ce plan à l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile aussi promptement que possible.

7. L'exploitant de l'aérodrome international doit mettre en oeuvre le plan approuvé par l'Autorité de l'aviation civile conformément aux délais qui y sont précisés.

CHAPITRE 5 DU SYSTÈME DE COMMUNICATION ET D'ALARME

Article D2.5.5-1 Obligation de fournir un système de communication et d'alarme satisfaisant les exigences précisées par l'Autorité de l'aviation civile

1. L'exploitant d'un aérodrome international doit fournir un système de communication et d'alarme qui satisfait aux exigences des normes de lutte contre les incendies d'aéronefs précisées par l'Autorité de l'aviation civile.

TITRE 6 DE L'INTERVENTION POUR AÉRONEFS EN ÉTAT D'URGENCE AUX AÉRODROMES INTÉRIEURS

CHAPITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS

Article D2.6.1-1 Application du présent Titre

1. Le présent Titre s'applique aux aérodromes intérieurs où des mouvements sont effectués par des aéronefs qui présentent les caractéristiques suivantes :

- a) un certificat de type autorisant le transport de dix-huit (18) passagers ou plus a été délivré à leur égard ; et
- b) ils sont utilisés dans le cadre d'un service de transport aérien en application de la réglementation en vigueur; et
- c) l'horaire de leurs mouvements est mis à la disposition de l'exploitant de l'aérodrome au moins trente (30) jours à l'avance.

Article D2.6.1-2 Compilation, analyse, conservation et présentation de statistiques mensuelles du nombre total de mouvements d'aéronefs

1. L'exploitant d'un aérodrome doit :

- a) compiler des statistiques mensuelles indiquant le nombre total de mouvements effectués par les aéronefs visés à l'article D2.6.1-1 à l'aérodrome ;
- b) examiner au moins une fois tous les six (6) mois les statistiques pour les douze (12) mois précédant la date de l'examen et évaluer, conformément à l'article D2.6.1-3 paragraphe 2, si l'intervention pour aéronefs en état d'urgence doit être assurée à l'aérodrome ;
- c) fournir à la personne responsable de l'établissement du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence définie à l'article D2.6.1-3 paragraphe 1, le résultat de l'examen visé à l'alinéa b) ci-dessus ;
- d) conserver les statistiques pendant cinq (5) ans après la date de l'examen ;
- e) fournir à l'Autorité de l'aviation civile les statistiques si celle-ci le demande.

Article D2.6.1-3 Critères d'établissement du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence

1. L'Autorité de l'aviation civile désigne, par une décision, la Personne Responsable de l'Etablissement du Service d'Intervention pour Aéronefs en état d'urgence, dénommée ci-après par PRESIA, pour un aéroport intérieur donné. La PRESIA pourra être :

- soit l'Autorité de l'aviation civile elle-même,
- soit l'exploitant de l'aéroport,
- soit toute autre personne désignée à cet effet.

2. Lorsque les statistiques mensuelles démontrent que sept cent (700) mouvements ou plus ont été effectués par les aéronefs visés à l'article D2.6.1-1 à un aéroport au cours des douze (12) mois précédents, la PRESIA doit veiller à ce que soit assuré à l'aéroport l'intervention pour aéronefs en état d'urgence :

- a) soit par un organisme ou un groupement d'intervenants équipés et formés à cet effet et qui se trouvent à l'aéroport ;
- b) soit par des pompiers, lorsque, conformément à une entente signée entre la PRESIA et une autorité locale compétente, des éléments du corps local de lutte contre les incendies sont disponibles au moins pendant les heures de trafic des aéronefs visés à l'article D2.6.1-1, pour intervenir en cas de nécessité.

Article D2.6.1-4 Horaire d'opération du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence et mouvements d'aéronefs non couverts par ce service

1. Sous réserve du paragraphe 2., la PRESIA doit établir, au début de chaque mois et après consultation avec l'exploitant de chaque service de transport aérien qui utilise l'aéroport et avec l'exploitant de l'aéroport si celui-ci est différent de la PRESIA, les heures pendant lesquelles l'intervention pour aéronefs en état d'urgence est assurée pour le mois, lesquelles doivent couvrir tous les mouvements effectués à l'aéroport par les aéronefs visés à l'article D2.6.1-1.

2. Le paragraphe 1. ci-dessus ne s'applique pas à l'égard de mouvements effectués par des aéronefs lorsqu'un aéroport intérieur est utilisé dans les cas suivants :

- a) pour un vol de mise en place ;
- b) pour un vol de convoyage ;
- c) pour un vol transportant exclusivement du fret ;
- d) pour le déroutement d'un vol ; ou
- e) comme aéroport de décollage.

Article D2.6.1-5 Critères afférents à l'effectif minimum, à la disponibilité du matériel approprié, aux délais d'intervention et au système d'alarme

1. Lorsque l'intervention pour aéronefs en état d'urgence est assurée à un aéroport intérieur par des intervenants, la PRESIA doit veiller :

- a) à ce qu'un ou des intervenants soient présents à l'aéroport pendant les heures établies en application de l'article D2.6.1-4 au cours desquelles l'intervention pour aéronefs en état d'urgence est assurée ;
- b) à ce que les agents extincteurs et le matériel prévus à l'article D2.6.2-1 soient en état de service et à la portée de la main à l'aéroport pour répondre à une alarme ; et
- c) à ce qu'un ou des intervenants soient en mesure d'intervenir dans un délai de cinq (5) minutes entre

le déclenchement d'une alarme et le moment où ils arrivent avec les agents extincteurs et le matériel prévus à l'article D2.6.2-1 au point situé à mi-longueur de la piste la plus éloignée.

2. Lorsque l'intervention pour aéronefs en état d'urgence est assurée à un aérodrome intérieur par un corps local de lutte contre les incendies, la PRESIA doit veiller :

- a) à ce qu'une personne soit présente à l'aérodrome pendant les heures établies en application de l'article D2.6.1-4 au cours desquelles l'intervention pour aéronefs en état d'urgence est assurée afin d'alerter les pompiers en cas d'alarme ;
- b) à ce que le corps local de lutte contre les incendies :
 - i) d'une part, dispose des agents extincteurs et du matériel prévu à l'article D2.6.2-1, lesquels sont en état de service et à la portée de la main pour répondre à une alarme ;
 - ii) d'autre part, soit en mesure d'intervenir dans un délai de cinq (5) minutes entre le déclenchement d'une alarme et le moment où les pompiers arrivent avec les agents extincteurs et le matériel prévus à l'article D2.6.2-1 au point situé au seuil de la piste la plus éloignée.

3. La PRESIA doit veiller à ce que les intervenants et les pompiers disposent d'un système de communication et d'alarme qui est conforme aux exigences de l'article D2.6.2-3.

Article D2.6.1-6 Publication des informations relatives à l'intervention pour aéronefs en état d'urgence

1. La PRESIA doit veiller à ce que les informations suivantes soient publiées dans le registre des aérodromes de Madagascar et dans un NOTAM, si celui-ci est publié plus tôt :

- a) le fait que l'intervention pour aéronefs en état d'urgence est assurée à l'aérodrome ;
- b) la manière de communiquer à l'exploitant de l'aérodrome l'horaire des mouvements effectués par les aéronefs visés à l'article D2.6.1-1 ;
- c) le fait que la PRESIA peut, sur demande, accepter d'assurer l'intervention pour aéronefs en état d'urgence à l'aérodrome à l'égard de mouvements effectués par des aéronefs qui ne sont pas visés à l'article D2.6.1-1 et à l'égard de mouvements effectués en dehors des heures établies en application de l'article D2.6.1-4 au cours desquelles l'intervention pour aéronefs en état d'urgence est assurée ; et
- d) la manière de présenter une demande visée à l'alinéa c).

Article D2.6.1-7 Renseignements à fournir à l'Autorité de l'aviation civile

1. Lorsque la PRESIA n'est pas l'Autorité de l'aviation civile elle-même, la PRESIA doit fournir à l'Autorité de l'aviation civile:

- a) une description détaillée de l'intervention pour aéronefs en état d'urgence assurée à l'aérodrome ; et
- b) lorsqu'une entente visée à l'article D2.6.2-3 alinéa 2. b) a été signée, une copie de celle-ci.

Article D2.6.1-8 Mesures à prendre en cas de capacité réduite du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence

1. La PRESIA n'a pas à satisfaire aux exigences de l'article D2.6.1-5 lorsque celles-ci ne peuvent être respectées pour l'une ou l'autre des raisons suivantes :

- a) il y a pénurie de personnel ou l'équipement est inutilisable à l'aérodrome ou à l'emplacement du corps local de lutte contre les incendies, en raison de circonstances indépendantes de la volonté de la PRESIA, et un avis informant de la situation a été donné à l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou à la station d'information de vol compétente aux fins de publication dans un NOTAM ;
ou

- b) les intervenants ou les pompiers répondent déjà à une situation d'urgence.

2. Lorsqu'une situation visée à l'alinéa 1. a) ci-dessus persiste pendant sept (7) jours ou plus, la PRESIA doit, au plus tard le septième (7^{ème}) jour :

- a) établir un plan précisant les mesures correctives nécessaires pour répondre aux exigences de l'article D2.6.1-5 ainsi que les dates auxquelles elles doivent être mises en oeuvre, le plus tôt possible compte tenu des circonstances ;
- b) si la PRESIA n'est pas l'Autorité de l'aviation civile, la PRESIA doit présenter le plan à l'Autorité de l'aviation civile, qui l'approuve lorsque, à son avis, il contient toute les mesures nécessaires pour assurer la sécurité aéronautique et la sécurité du public ; et
- c) mettre les mesures en oeuvre conformément aux dates qui sont prévues dans le plan approuvé.

Article D2.6.1-9 Demande de dérogation par la PRESIA

1. L'Autorité de l'aviation civile peut, par écrit, autoriser la PRESIA qui en fait la demande, à ne pas assurer l'intervention pour aéronefs en état d'urgence à l'aérodrome, si la PRESIA démontre que l'obligation d'assurer l'intervention pour aéronefs en état d'urgence résulte d'un nombre inhabituel et élevé de mouvements effectués à l'aérodrome par les aéronefs visés à l'article D2.6.1-1 et que le nombre de ces mouvements sera, selon toute probabilité, moindre que celui visé à l'article D2.6.1-3 dans la prochaine année.

2. Lorsqu'une autorisation écrite a été délivrée en vertu du paragraphe 1. la PRESIA doit veiller à ce que les conditions suivantes soient respectées :

- a) un avis informant que l'intervention pour aéronefs en état d'urgence n'est pas assurée et spécifiant la période pendant laquelle elle ne sera pas assurée est donné à l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou à la station d'information de vol compétente aux fins de publication dans les publications aéronautiques et dans un NOTAM, si celui-ci est publié plus tôt ;
- b) des méthodes sont établies pour que l'intervention pour aéronefs en état d'urgence soit à nouveau assurée si la réduction, à l'aérodrome, du nombre de mouvements d'aéronefs visés à l'article D2.6.1-1 est temporaire ; et
- c) les méthodes pour cesser d'assurer l'intervention pour aéronefs en état d'urgence et celles visées à l'alinéa b) ci-dessus figurent dans les informations fournies à l'Autorité de l'aviation civile.

CHAPITRE 2 DES AGENTS EXTINCTEURS ET MATÉRIELS D'INTERVENTION POUR AÉRONEFS EN ÉTAT D'URGENCE

Article D2.6.2-1 Obligation de fournir, selon les normes publiées, les agents extincteurs ainsi que le matériel servant à les projeter

1. La PRESIA doit veiller à ce que les intervenants ou les pompiers disposent des agents extincteurs et du matériel suivants, lesquels sont conformes aux normes suivantes d'intervention pour aéronefs en état d'urgence :

- pour un certificat de type autorisant le transport de dix huit (18) à quarante cinq (45) passagers délivré à l'aérodrome :

- a) 1.000 litres d'eau pour la production de mousse ;
- b) 100 kg de poudre chimique ; et
- c) un véhicule pouvant transporter et projeter l'eau, la mousse et la poudre chimique.

- pour un certificat de type autorisant le transport de plus de quarante cinq (45) passagers délivré à l'aérodrome :

- a) 2 400 litres d'eau pour la production de mousse ;
- b) 135 kg de poudre chimique ; et
- c) un véhicule pouvant transporter et projeter l'eau, la mousse et la poudre chimique.

Article D2.6.2-2 Vêtements et équipements appropriés aux fonctions d'intervention pour aéronefs en état d'urgence

1. La PRESIA doit veiller à ce que les intervenants reçoivent les vêtements de protection et les équipements nécessaires à l'exercice de leurs fonctions.

Article D2.6.2-3 Caractéristiques du système de communication et d'alarme

1. La PRESIA doit veiller à ce que le système de communication et d'alarme exigé par le paragraphe 3. de l'article D2.6.1-5 comprenne :

- a) un système de communication permettant aux groupes suivants de communiquer les uns avec les autres :
 - i) l'unité de contrôle de la circulation aérienne de l'aérodrome ou assurant le service d'information de vol de l'aérodrome ;
 - ii) les véhicules réservés à l'intervention pour aéronefs en état d'urgence à l'aérodrome ;
 - iii) les organismes et les services figurant dans le plan d'intervention d'urgence de l'aérodrome ; et
- b) un système d'alarme permettant d'alerter les intervenants ou les pompiers.

CHAPITRE 3 DES EXIGENCES RELATIVES AU PERSONNEL

Article D2.6.3-1 Formation du personnel affecté à des fonctions d'intervention pour aéronefs en état d'urgence

1. La PRESIA doit veiller à ce que seuls des intervenants ou des pompiers ayant complété avec succès une formation conforme aux normes d'intervention pour aéronefs en état d'urgence spécifiées par l'Autorité de l'aviation civile soient affectés à des fonctions d'intervention pour aéronefs en état d'urgence.

Article D2.6.3-2 Gestion des dossiers de formation du personnel affecté au service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence

1. La PRESIA doit :

- a) lorsque l'intervention pour aéronefs en état d'urgence est assurée par des intervenants, pour chaque intervenant :
 - i) établir et tenir à jour un dossier de formation conformément aux normes d'intervention pour aéronefs en état d'urgence ;
 - ii) conserver le dossier de formation pendant trois (3) ans après la date à laquelle l'intervenant a cessé d'occuper son emploi d'intervenant à l'aérodrome ;
 - iii) fournir à l'Autorité de l'aviation civile, sur demande le cas échéant, une copie du dossier de formation ;

- b) lorsqu'une entente visée à l'article D2.6.1-3 alinéa 2. b) a été signée, veiller, pour chaque pompier :
 - i) à ce qu'un dossier de formation soit établi et tenu à jour conformément aux normes d'intervention pour aéronefs en état d'urgence ; et
 - ii) à ce que le dossier de formation soit conservé pendant trois (3) ans après la date à laquelle il a cessé d'occuper son emploi de pompier auprès du corps local de lutte contre les incendies.

Article D2.6.3-3 Calendrier de conformité aux exigences

1. Une décision de l'Autorité de l'aviation civile déterminera, pour chaque aérodrome intérieur, les dates à partir desquelles les différentes exigences du présent titre doivent être respectées.

TITRE 7 DU SYSTÈME DE PREVENTION DU PERIL ANIMALIER

CHAPITRE 1 DES GENERALITES

Article D2.7.1-1 Obligation de fournir un système de prévention de péril animalier

1. La prévention du péril animalier concourt à la sécurité des vols. Elle vise à réduire les risques de collision entre les aéronefs et les animaux, lors des opérations de décollage et d'atterrissage.

La prévention du péril animalier s'exerce dans l'emprise de l'aérodrome et comprend :

- a) L'ensemble des actions préventives qui visent à rendre le milieu inhospitalier aux animaux par une gestion appropriée de l'environnement naturel et la pose de clôtures adaptées aux risques et à l'environnement, y compris à la configuration du terrain ;
- b) La mise en œuvre, de façon occasionnelle ou permanente, d'une ou plusieurs mesures appropriées d'effarouchement et de prélèvement des animaux.

2. L'exploitant d'aérodrome, détermine les périodes minimales durant lesquelles les mesures prévues au paragraphe 1 de l'article D2.7.1-1 sont mises en œuvre. Les mesures correspondantes sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3. Lorsqu'elles ont un caractère permanent, les mesures sont mises en œuvre à partir de trente minutes avant le lever du soleil et jusqu'à trente minutes après le coucher du soleil.

4. Lorsqu'elles ont un caractère occasionnel, les mesures ne sont mises en œuvre, qu'en fonction des mouvements d'avions, de trente minutes avant le lever du soleil et jusqu'à trente minutes après le coucher du soleil. Elles le sont également, dans ces mêmes conditions, chaque fois qu'un équipage ou que l'organisme de la circulation aérienne signale la présence d'animaux susceptibles d'entraîner un danger.

5. Lorsque la situation faunistique d'un aérodrome le justifie, l'exploitant d'aérodrome autorise la mise en œuvre, de jour comme de nuit, des mesures appropriées d'effarouchement ou de prélèvement d'animaux. L'application des mesures doit être appuyée par une expertise préalable analysant notamment la situation faunistique locale, les causes de l'attrait que l'aérodrome présente pour les animaux et les caractéristiques du trafic aérien sur l'aérodrome considéré.

Article D2.7.1-2 Moyens en personnel qualifié et en matériel

1. Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile précise les normes techniques et les conditions d'application de la présente section à la prévention du péril animalier sur les aérodromes.

Il fixe les moyens minimaux en personnel qualifié et en matériel dont l'exploitant d'aérodrome doit disposer pour satisfaire à l'objectif défini à l'article D2.7.1-1 ainsi que les caractéristiques techniques des équipements et matériels utilisés pour l'exécution des actions de prévention du péril animalier.

Article D2.7.1-3 Obligation et compte rendu

L'exploitant d'aérodrome :

- a) organise l'exécution des mesures de prévention du péril animalier, qu'il peut confier, par voie de convention, au service d'incendie et de secours, à l'Autorité militaire ou à un organisme agréé;
- b) Etablit les consignes d'intervention relatives à la prévention du péril animalier applicables sur l'aérodrome et en garantit le respect;
- c) Indique les situations ou les lieux qui, dans l'emprise de l'aérodrome ou sur les terrains voisins, sont particulièrement attractifs pour les animaux;
- d) Informe l'organisme de la circulation aérienne, s'il en existe sur l'aérodrome, de la présence d'animaux, des mesures d'effarouchement et de prélèvement d'animaux mis en œuvre et de leurs résultats et veille à la qualité de ces informations ;
- e) Veille à ce que les personnels détiennent une formation professionnelle relative à la prévention du péril animalier et à la connaissance des caractéristiques, notamment faunistiques, de l'aérodrome sur lequel ils exercent leur activité;
- f) Transmet à l'Autorité de l'aviation civile les comptes rendus d'impact d'animaux qu'il a établis, le bilan annuel des animaux prélevés par espèce ainsi que le compte rendu annuel des actions préventives prévues à l'article D2.7.1-1;
- g) Recueille les restes d'animaux sur les aires de manœuvre;
- h) Adresse au service compétent les restes d'oiseaux non putrescibles récupérés sur les pistes ou une photo numérique des restes d'oiseaux;
- i) Assure l'entretien courant des matériels qu'il utilise pour l'exécution des mesures de prévention du péril animalier;
- j) Etablit un compte rendu des interventions quotidiennes.

Article D2.7.1-4 De l'Organisme chargé du contrôle de la circulation aérienne

L'organisme chargé du contrôle de la circulation aérienne sur l'aérodrome doit informer l'exploitant d'aérodrome de la présence d'animaux à proximité des aires de manœuvre ainsi que des impacts sur les aéronefs, dès qu'il en a connaissance. Il permet la conduite de l'action des agents chargés du péril animalier.

Article D2.7.1-5 Des dispositions complémentaires

1. La destruction d'animaux par tir n'est effectuée que par des personnes détentrices du permis de chasse délivré conformément aux dispositions des réglementations en vigueur.

2. Les exploitants d'aéronefs et les organismes chargés de leur entretien doivent établir, pour tout impact d'animal constaté, un compte rendu qui est adressé à l'Autorité de l'aviation civile.
3. L'exploitant d'aérodrome est tenu informé des impacts d'animaux qui se sont produits de manière avérée sur l'aérodrome.
4. En outre, les équipages doivent signaler les concentrations et mouvements d'animaux qu'ils détectent ainsi que les impacts d'animaux sur leurs aéronefs aux organismes de la circulation aérienne avec lesquels ils sont en contact.
5. En cas de danger sérieux lié au péril animalier, détecté par les analyses statistiques des incidents et accidents, il peut décider de restreindre l'activité aéroportuaire.

TITRE 8 DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE AUX AÉRODROMES

CHAPITRE PREMIER DE LA MISE EN OEUVRE DE LA SÛRETÉ AUX AÉRODROMES

Article D 2.8.1.1. Programme écrit de sûreté et comité de sûreté pour les aérodromes désignés

1. Sur proposition de l'Autorité de l'aviation civile, le Ministre chargé de l'aviation civile désigne par arrêté les aérodromes qui doivent établir et mettre en oeuvre un programme écrit de sûreté d'aérodrome permettant de répondre aux exigences du Programme National de Sûreté de l'aviation civile.
2. Chaque aérodrome desservant l'aviation civile internationale à Madagascar est obligatoirement désigné en vertu du paragraphe 1.
3. L'Autorité de l'aviation civile est responsable de définir les exigences d'élaboration d'un programme écrit de sûreté d'aérodrome, d'examiner et d'approuver le programme écrit de sûreté d'aérodrome développé par chaque exploitant d'aérodrome désigné.
4. L'Autorité de l'aviation civile prend des dispositions pour que chaque aérodrome désigné dispose des ressources et des moyens nécessaires à la mise en oeuvre de son programme de sûreté d'aérodrome.
5. L'Autorité de l'aviation civile s'assure qu'à chaque aérodrome désigné, l'exploitant de l'aérodrome constitue un comité de sûreté d'aérodrome.
6. L'objectif principal du comité de sûreté d'aérodrome est de conseiller l'exploitant de l'aérodrome à l'égard de l'élaboration et de la coordination de la mise en oeuvre des mesures et procédures de sûreté à l'aérodrome.

Article D 2.8.1.2. Plans d'urgence de chaque aérodrome désigné

1. L'exploitant de chaque aérodrome désigné élabore des plans d'urgence et rend les moyens disponibles pour protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite.
2. Les plans d'urgence font l'objet de répétitions et d'exercices au moins une fois par an.

Article D 2.8.1.3. Institution et définition des responsabilités du Centre de Direction des Opérations d'Urgence (CDOU) et du Poste de Commandement Mobile (PCM)

1. Pour prévenir les conséquences d'un acte d'intervention illicite, pouvant entraîner la perte de vies humaines et la destruction de biens, un Centre de Direction des Opérations d'Urgence (CDOU) ainsi qu'un Poste de Commandement Mobile (PCM) sont institués à chaque aérodrome désigné.
2. Les responsabilités du CDOU et du PCM, ainsi que celles de chaque service participant à la riposte à un acte d'intervention illicite sont définies dans les plans conjoncturels appropriés des aérodromes.

Article D 2.8.1.4. Mesures de sûreté de l'aviation civile intégrées dans la conception et la construction des installations des aérodromes désignés

1. L'Autorité de l'aviation civile s'assure que les exigences liées à l'architecture et à l'infrastructure, nécessaires pour mettre en œuvre de façon optimale les mesures de sûreté de l'aviation civile, sont intégrées dans la conception et la construction de nouvelles installations et les modifications d'installations existantes aux aérodromes désignés.

**CHAPITRE 2
DE LA GESTION DE LA QUALITÉ**

Article D 2.8.2.1. Procédures de sélection et vérifications des antécédents des personnes affectées aux contrôles de sûreté

1. L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que les personnes mettant en œuvre les contrôles de sûreté soient soumises à des vérifications de leurs antécédents et à des procédures de sélection.

Article D 2.8.2.2. Uniformité des connaissances et pratiques en sûreté, carrière du personnel et certificats d'homologation

1. L'Autorité de l'aviation civile prend des mesures de normalisation, d'homologation et de continuité dans le but d'uniformiser les connaissances et les pratiques en sûreté à l'échelle nationale, d'une part, et d'aligner les compétences à celles reconnues par l'Organisation de l'aviation civile internationale, d'autre part.

2. La progression de carrière du personnel de sûreté est précisée par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

3. L'Autorité de l'aviation civile homologue ou délivre des certificats aux personnes mettant en œuvre les contrôles de sûreté jusqu'au grade de spécialiste.

Article D 2.8.2.3. Évaluations, inspections, mises à l'essai et exercices périodiques

1. Une évaluation complète des opérations nationales, des opérations des aérodromes et des opérations des compagnies aériennes est effectuée par l'Autorité de l'aviation civile en matière de sûreté de l'aviation civile, une fois par an pour déterminer la vulnérabilité de ces opérations aux actes d'intervention illicite.

2. L'Autorité de l'aviation civile mène deux (2) fois par an des inspections des mesures et procédures de sûreté en vigueur à un aérodrome.

3. La mise à l'essai de systèmes, d'appareils ou d'équipement utilisés pour la mise en œuvre des mesures de sûreté se fait sur l'appréciation de l'Autorité de l'aviation civile.

4. L'Autorité de l'aviation civile fait la mise au point et la mise en œuvre d'exercices périodiques, en coopération avec le Comité National de Sûreté de l'aviation civile, pour déterminer l'efficacité des procédures et des plans conjoncturels.

Article D 2.8.2.4. Réévaluation des contrôles et élimination des faiblesses suite à un acte d'intervention illicite

1. Suite à un acte d'intervention illicite concernant Madagascar, l'Autorité de l'aviation civile réévalue les contrôles et procédures de sûreté et prend les mesures nécessaires pour éliminer les faiblesses en vue d'éviter que de tels incidents se reproduisent.

2. L'Organisation de l'aviation civile internationale est informée par l'Autorité de l'aviation civile des mesures qui sont prises conformément au paragraphe 1.

CHAPITRE 3 DES MESURES PRÉVENTIVES

Article D 2.8.3.1. Inspection ou filtrage des passagers et des bagages

1. Tous les passagers et tous leurs bagages à main doivent faire l'objet d'une inspection ou d'un filtrage avant d'être admis à bord d'un aéronef ou dans une zone stérile à un aéroport désigné pour empêcher que des articles non autorisés ne soient introduits à bord d'un aéronef.

Article D 2.8.3.2. Dispositions pour prévenir l'abandon d'objets à bord lors d'escales de transit

1. L'Autorité de l'aviation civile s'assure que des dispositions sont prises en ce qui concerne les vols qui font l'objet d'une menace accrue, pour veiller à ce que les passagers qui débarquent ne laissent pas d'objets à bord de l'aéronef lors d'escales de transit aux aéroports malgaches.

Article D 2.8.3.3. Contrôles de sûreté des passagers et de leurs bagages de cabine en transit et en correspondance

1. Les exploitants de compagnies aériennes assurant des vols de passagers ainsi que les exploitants d'aéroports désignés incluent dans leurs programmes de sûreté des mesures adéquates pour contrôler les passagers en transit et en correspondance ainsi que leurs bagages de cabine pour empêcher que des articles non autorisés ne soient introduits à bord des aéronefs.

2. Les exploitants d'aéroports désignés doivent s'assurer que les passagers en transit ou en correspondance n'entrent pas en contact avec d'autres personnes qui n'ont pas été inspectées ou filtrées.

3. Dans le cas où un contrôle total des passagers en transit ou en correspondance n'a pas été ou ne peut être réalisé, les passagers sont inspectés ou filtrés à nouveau avant leur embarquement.

4. L'exploitant d'un aéroport désigné conjointement avec l'Autorité de l'aviation civile conçoivent et maintiennent les installations nécessaires à l'aéroport pour faciliter les contrôles de sûreté des passagers en transit et en correspondance.

Article D 2.8.3.4. Mesures de sûreté pour les bagages enregistrés

1. Les exploitants de compagnies aériennes assurant des vols internationaux veillent à ce que les bagages enregistrés ne soient acceptés que pour des passagers en possession de billets et seulement par un agent responsable ou un représentant autorisé de l'exploitant.

2. Une fois acceptés, les bagages des passagers, sont protégés de tout accès non autorisé jusqu'à ce qu'ils leur soient rendus à destination, ou qu'ils soient transférés à un autre exploitant.

3. Les bagages provenant d'endroits autres que les comptoirs d'enregistrement à l'aéroport doivent être protégés du point où ils sont enregistrés jusqu'à ce qu'ils soient placés à bord de l'aéronef.

4. Les exploitants de compagnies aériennes veillent à ne pas transporter des bagages enregistrés d'un passager qui ne se trouve pas à bord de l'aéronef, ou au moins que les bagages de ce passager soient soumis à des mesures de contrôle de sûreté appropriées.

5. Les exploitants d'aéronefs, lorsqu'ils assurent des vols de passagers au départ du territoire malgache, ne transportent que les bagages de soute dont le transport a été autorisé conformément aux exigences spécifiées dans le Programme National de Sûreté de l'aviation civile.

Article D 2.8.3.5. Zones d'entreposage pour bagages mal acheminés

1. Des zones d'entreposage sûres sont établies aux aéroports désignés, où les bagages mal acheminés pourront être conservés jusqu'à ce qu'on les fasse suivre, qu'ils soient réclamés ou qu'on en dispose conformément aux procédures énoncées dans le programme de sûreté d'aéroport.

Article D 2.8.3.6. Contrôles de sûreté à appliquer au fret aérien, aux envois par messagerie et colis express et à la poste,

1. Tous les envois de fret, envois par messagerie et colis express et de la poste destinés à être transportés sur des vols internationaux de passagers sont soumis, avant d'être placés à bord d'un aéronef, à des contrôles appropriés de sûreté par les exploitants de compagnies aériennes ou des agents désignés par l'exploitant d'aérodrome comme « Expéditeurs connus ».

2. Les contrôles spécifiques de sûreté à appliquer au fret aérien, aux envois par messagerie et colis express et à la poste, en période normale et en période de menace accrue, figurent dans le programme de sûreté des compagnies aériennes.

Article D 2.8.3.7. Cautionnement de la sûreté d'expéditions de fret, d'envois par messagerie ou de colis exprès ou de poste en vue de leur transport sur des vols de passagers

1. Les exploitants d'aéronefs n'acceptent pas d'expéditions de fret, d'envois par messagerie ou de colis exprès ou de poste en vue de leur transport sur des vols de passagers à moins qu'un agent habilité ne réponde de la sûreté de ces expéditions ou que celles-ci soient soumises à d'autres contrôles de sûreté pour répondre aux exigences de l'article D2.8.3-6.

Article D2.8.3-8. Contrôle de sûreté des articles de restauration et des provisions de bord

1. Les articles de restauration et les provisions de bord et autres fournitures appartenant aux exploitants, destinés à être transportés sur des vols de passagers, sont soumis à des contrôles de sûreté appropriés qui doivent figurer dans le programme de sûreté des compagnies aériennes.

Article D2.8.3-9. Exigences relatives à l'inspection, au filtrage et au transport des bagages enregistrés des passagers en correspondance

1. Les bagages enregistrés des passagers en correspondance sont inspectés ou filtrés de la même façon que les bagages enregistrés des passagers qui sont à leur point d'origine.

2. Les exploitants des compagnies aériennes veillent à ce que ces bagages ne soient pas transportés jusqu'à ce qu'il soit confirmé que le passager a embarqué et se trouve dans l'aéronef.

Article D2.8.3-10. Mesures de sûreté pour des passagers obligés d'effectuer un vol, suite à des mesures judiciaires ou administratives.

1. Le Service de la Police de l'Air et des Frontières informe en temps utile l'exploitant de la compagnie aérienne et le pilote commandant de bord lorsque des passagers sont obligés de voyager parce qu'ils font l'objet de mesures judiciaires ou administratives. Ces passagers comprennent les personnes sans garde légale accompagnées par des agents de police, les aliénés sous escorte, les personnes expulsées et les personnes inadmissibles.

2. Lorsqu'une personne est obligée de voyager parce qu'elle est inadmissible ou qu'elle fait l'objet d'un ordre d'expulsion, le Service de la Police de l'Air et des Frontières communique aux autorités des États de transit et de destination l'identité de cette personne, la raison pour laquelle elle est transportée ainsi qu'une évaluation de toute menace que pose cette personne.

3. Les exploitants de compagnies aériennes s'assurent d'inclure dans leurs programmes de sûreté et de mettre en oeuvre les mesures et procédures destinées à assurer la sécurité à bord de leurs aéronefs lorsque des passagers sont obligés d'effectuer le vol, suite à des mesures judiciaires ou administratives.

Article D2.8.3-11. Règles concernant le port d'armes à feu à bord des aéronefs

1. L'Autorité de l'aviation civile examine les demandes faites par un autre État en vue d'autoriser le transport de personnel armé à bord d'aéronefs des exploitants de l'État demandeur. Ce type de transport est autorisé seulement après conclusion d'un accord de tous les États intéressés.

2. Le port d'armes à feu à bord des aéronefs par des agents de la sécurité publique et autres personnes autorisées, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, est permis à condition d'être approuvé et autorisé par le Service de la Police de l'Air et des Frontières.

3. Les exploitants de compagnies aériennes transportant des personnes autorisées à porter des armes à feu s'assurent que :

- a) un document écrit et en bonne et due forme autorisant le port d'armes à feu est présenté avant l'embarquement ;
- b) les personnes armées reçoivent des instructions complètes sur toutes les règles et règlements applicables au port d'armes à feu ;
- c) aucune boisson alcoolisée n'est servie aux personnes armées ; et
- d) le pilote commandant de bord et tous les membres d'équipage soient informés du nombre de personnes armées à bord de l'aéronef et des sièges qu'elles occupent.

4. Les exploitants de compagnies aériennes sont autorisés à transporter des armes à feu dans les zones autres que la cabine des passagers dans les conditions suivantes :

- a) l'exploitant ou son représentant confirme que l'arme est dans les bagages enregistrés du passager et qu'elle n'est pas chargée ; ou
- b) l'arme est entreposée dans toute autre zone qui est inaccessible à quiconque pendant le vol.

Article D2.8.3-12. Définition des zones de sûreté contrôlées et permis d'accès

1. L'exploitant d'aérodrome désigné de concert avec le comité de sûreté d'aérodrome et les entités concernées, définissent les zones à l'aérodrome ou à d'autres installations situées hors d'un aérodrome désigné où se déroulent les opérations qui sont vitales pour l'exploitation sûre et continue de l'aviation civile à l'aérodrome et en contrôlent l'accès.

2. L'accès aux zones de sûreté contrôlées à un aérodrome désigné ou à d'autres installations situées hors d'un aérodrome désigné est assujéti à l'utilisation d'un système de laissez-passer.

3. L'exploitant d'aérodrome désigné est responsable du contrôle et de l'administration du système de permis pour les zones de sûreté contrôlées à l'aérodrome désigné ou à d'autres installations situées hors d'un aérodrome désigné.

Article D2.8.3-13. Délivrance des laissez-passer et vérification des antécédents du personnel ayant accès aux zones de sûreté contrôlées

1. Les laissez-passers délivrés aux membres du personnel pour toutes les zones de sûreté contrôlées sont établis conformément aux instructions et procédures de circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes désignés et conformément aux instructions et procédures énoncées dans le programme de sûreté de l'aérodrome.

2. Tout le personnel ayant accès aux zones de sûreté contrôlées doit se soumettre aux vérifications de ses antécédents et suivre les consignes de sûreté données par l'exploitant de l'aérodrome désigné.

Article D2.8.3-14. Avis de perte ou vol d'un laissez-passer ou d'une clé donnant accès aux zones de sûreté contrôlées

1. Le détenteur d'un laissez-passer aux zones de sûreté contrôlées et d'une clé donnant accès à ces zones qui les perd ou qui se les fait voler doit immédiatement en aviser l'exploitant de l'aérodrome désigné et la personne qui les lui a remis.

2. L'employeur à qui un employé signale la perte ou le vol d'un laissez-passer aux zones de sûreté contrôlées et d'une clé donnant accès à ces zones doit immédiatement en aviser l'exploitant de l'aérodrome désigné et la personne qui les lui a remis.

Article D2.8.3-15. Retour à l'exploitant du laissez-passer ou de la clé donnant accès aux zones de sûreté contrôlées

1. Le détenteur d'un laissez-passer aux zones de sûreté contrôlées et d'une clé donnant accès à ces zones doit les rendre à l'exploitant de l'aérodrome désigné, ou à la personne qui les lui a remis dans les cas suivants :

- a) il cesse de travailler à l'aérodrome;
- b) son autorisation d'accès aux zones de sûreté contrôlées est refusée, suspendue, révoquée ou annulée ou est expirée; ou
- c) pour toute autre raison, il cesse d'avoir besoin d'accéder aux zones de sûreté contrôlées pour lesquelles il détient un laissez-passer et une clé donnant accès à ces zones.

2. L'employeur à qui un laissez-passer aux zones de sûreté contrôlées et une clé donnant accès à ces zones sont rendus doit immédiatement les remettre à l'exploitant de l'aérodrome désigné.

Article D2.8.3-16. Obligation de rendre sur demande un laissez-passer ou une clé

1. Toute personne qui a en sa possession un laissez-passer aux zones de sûreté contrôlées et une clé donnant accès à ces zones doit les rendre sur demande à l'exploitant de l'aérodrome désigné, ou à la personne qui les lui a remis, ou à un agent autorisé ou à l'Autorité de l'aviation civile.

Article D2.8.3-17. Registres obligatoires de laissez-passer, de clés, des noms des personnes et organismes avec codes d'accès ou codes d'identification personnels

1. L'exploitant de l'aérodrome désigné et toute personne qu'il nomme pour remettre les laissez-passers aux zones de sûreté contrôlées et les clés donnant accès à ces zones doivent :

- a) tenir à l'aérodrome un registre indiquant le nombre de laissez-passer et de clés qui ont été remis pour utilisation à l'aérodrome, de laissez-passer et de clés qui demeurent en leur possession et les noms des personnes et organismes à qui des laissez-passer et des clés ont été remis;
- b) fournir le registre à l'Autorité de l'aviation civile sur demande avec un préavis raisonnable.

2. L'exploitant de l'aérodrome désigné et toute personne qu'il nomme pour administrer les codes d'accès et les codes d'identification personnels doivent :

- a) tenir à l'aérodrome un registre indiquant les noms des personnes et organismes qui ont des codes d'accès ou des codes d'identification personnels;
- b) fournir le registre à l'Autorité de l'aviation civile sur demande avec un préavis raisonnable.

Article D2.8.3-18. Surveillance des déplacements autour des aéronefs afin d'interdire l'accès des aéronefs aux personnes non autorisées

1. Les exploitants d'aérodromes désignés mettent en oeuvre des mesures pour assurer une surveillance adéquate des déplacements de personnes et de véhicules autour des aéronefs, afin d'interdire l'accès des aéronefs aux personnes non autorisées.

CHAPITRE 4

DE LA GESTION DE LA RIPOSTE AUX ACTES D'INTERVENTION ILLICITES

Article D2.8.4-1. Mesures de protection des aéronefs cibles d'un acte pressenti d'intervention illicite

1. L'Autorité de l'aviation civile s'assure que le programme national de sûreté contient :

- a) des mesures pour protéger les aéronefs dont on a des raisons fondées de croire qu'ils pourraient être la cible d'un acte d'intervention illicite pendant qu'ils sont au sol, et pour avertir, aussi longtemps à l'avance que possible, les exploitants d'aérodromes de l'arrivée de ces aéronefs ;

- b) des procédures y compris la notification des exploitants d'aérodromes en vue de l'inspection des aéronefs dont on a des raisons fondées de croire qu'ils pourraient faire l'objet d'un acte d'intervention illicite, afin de déceler les armes, les explosifs ou autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés ; et
- c) des dispositions aux aérodromes désignés, pour faire examiner et, au besoin, pour faire enlever les objets que l'on soupçonne d'être des engins de sabotage, ou ceux qui présentent d'autres dangers potentiels.

Article D2.8.4-2. Sécurité des passagers et de l'équipage d'un aéronef objet d'un acte d'intervention illicite

1. L'Autorité de l'aviation civile prend les mesures appropriées pour assurer la sécurité des passagers et de l'équipage d'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite, jusqu'à ce qu'ils puissent poursuivre leur voyage.

Article D2.8.4-3. Mesures de sûreté pour un aéronef objet d'un acte d'intervention illicite traversant l'espace aérien de Madagascar

1. Dans le cas où un aéronef qui fait l'objet d'un acte d'intervention illicite traverse l'espace aérien de Madagascar, le centre de contrôle de la circulation aérienne ou le centre d'information de vol responsable doit lui fournir toute l'assistance nécessaire pour protéger le vol tout au long de son passage dans l'espace aérien de Madagascar.

2. Le centre de contrôle de la circulation aérienne ou le centre d'information de vol responsable d'assister un aéronef qui fait l'objet d'un acte d'intervention illicite traversant l'espace aérien de Madagascar doit transmettre aussitôt que possible tous les renseignements pertinents au Centre Directeur des Opérations d'Urgence (CDOU) à l'aérodrome désigné concerné.

3. Le Centre Directeur des Opérations d'Urgence (CDOU) à l'aérodrome désigné transmet aussitôt que possible tous les renseignements pertinents aux autres États dont relèvent les organes des services de la circulation aérienne concernés et notamment ceux de l'aérodrome de la destination connue ou présumée afin que des mesures de protection appropriées puissent être prises en temps utile, en route et à la destination connue, probable ou possible de l'aéronef.

4. Le Centre Directeur des Opérations d'Urgence (CDOU) à l'aérodrome désigné concerné transmet en temps opportun tous les renseignements pertinents à l'Autorité de l'aviation civile.

Article D2.8.4-4. Mesures de sûreté pour un aéronef objet d'un acte d'intervention illicite atterrissant à un aérodrome de Madagascar

1. Dans le cas où un aéronef qui fait l'objet d'un acte d'intervention illicite pénètre dans l'espace aérien de Madagascar et demande à atterrir à un aérodrome de Madagascar, le centre de contrôle responsable de la circulation aérienne ou le centre d'information de vol fournit toute l'assistance nécessaire afin de protéger le vol, en tenant compte de la possibilité d'une descente d'urgence et prend des mesures appropriées pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol, dont notamment accorder la permission d'atterrir.

2. Le centre de contrôle de la circulation aérienne responsable d'assister un aéronef qui fait l'objet d'un acte d'intervention illicite demandant à atterrir à un aérodrome de Madagascar doit transmettre aussitôt que possible tous les renseignements pertinents au Centre Directeur des Opérations d'Urgence (CDOU) à l'aérodrome désigné concerné.

3. Après l'atterrissage, l'aéronef est dirigé vers le poste isolé de stationnement d'aéronef et toutes les mesures complémentaires sont prises conformément au plan conjoncturel d'aérodrome.

4. Toutes les mesures réalisables sont prises pour faire en sorte que l'aéronef soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige de le laisser partir.

5. Le Centre Directeur des Opérations d'Urgence (CDOU) à l'aérodrome désigné concerné transmet en temps opportun tous les renseignements pertinents à l'Autorité de l'aviation civile.

Article D2.8.4-5. Communications requises lors d'un acte d'intervention illicite contre l'aviation civile

1. Dans le cas d'un acte d'intervention illicite contre l'aviation civile survenant à Madagascar, l'Autorité de l'aviation civile communique tous les renseignements pertinents obtenus :

- a) à l'État d'immatriculation de l'aéronef concerné ;
- b) à l'État de l'exploitant de l'aéronef concerné ;
- c) aux États dont des ressortissants sont tués, blessés ou détenus par suite de l'événement ; et
- d) à tout État dont on sait que des ressortissants se trouvent à bord de l'aéronef.

2. Dans le cas d'un acte d'intervention illicite contre l'aviation civile, l'Autorité de l'aviation civile rédige et adresse à l'Organisation de l'aviation civile internationale les deux comptes-rendus suivants :

- a) le compte-rendu préliminaire sur un acte d'intervention illicite transmis dans les trente (30) jours qui suivent l'incident, et
- b) le compte-rendu final sur un acte d'intervention illicite transmis dans les quatre vingt dix (90) jours qui suivent l'incident.

**CHAPITRE 5
DES INTERDICTIONS**

Article D2.8.5-1. Interdiction de fouille à l'agent de contrôle non homologué

1. Il est interdit à l'agent de contrôle d'effectuer une fouille de personnes et de biens et d'autres choses en la possession ou sous le contrôle des personnes qui font l'objet d'un contrôle à moins qu'il ne soit homologué par l'Autorité de l'aviation civile.

2. Il est interdit à l'organisme chargé d'effectuer le contrôle de permettre à un agent de contrôle d'effectuer une fouille à moins qu'il ne soit homologué par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D2.8.5-2. Interdiction de transporter des personnes ou des biens non contrôlés conformément au présent Titre

1. Il est interdit à une compagnie aérienne de transporter des personnes ou des biens qui doivent subir un contrôle conformément au présent Titre à moins que les personnes ou les biens n'aient été contrôlés conformément au présent Titre.

Article D2.8.5-3. Interdiction d'entrée dans une zone de sûreté contrôlée

1. Il est interdit à toute personne qui refuse d'obtempérer à la demande faite par l'agent de contrôle de se soumettre à une fouille et de soumettre à une fouille ses biens ou les autres choses en sa possession ou sous son contrôle d'entrer dans une zone de sûreté contrôlée.

Article D2.8.5-4. Interdiction de contourner un contrôle

1. Il est interdit à toute personne qui doit faire l'objet d'un contrôle en vertu du présent Titre de contourner un contrôle visant sa personne ou ses biens ou les autres choses en sa possession ou sous son contrôle ou d'aider à contourner un tel contrôle, toute autre personne qui doit faire l'objet d'un contrôle la visant ou ses biens ou les autres choses en sa possession ou sous son contrôle.

Article D2.8.5-5. Interdiction de port d'arme, de substance explosive ou d'engin incendiaire pour tout passager.

1. Sauf autorisation en vertu de l'article D2.8.3-11, il est interdit à tout passager de porter une arme, une substance explosive ou un engin incendiaire ou de les mettre dans ses bagages de cabine ou dans toute autre chose en sa possession ou sous son contrôle.

Article D2.8.5-6. Interdiction de faire de fausses déclarations concernant la possession d'articles dangereux

1. Il est interdit à toute personne qui se trouve à un aéroport ou à bord d'un aéronef de faire de fausses déclarations en prétendant :

- a) qu'elle a en sa possession, a présenté ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport, une arme ou une substance explosive ou un engin incendiaire ou d'autres articles dangereux qui peuvent être utilisés pour compromettre la sécurité d'un aéroport ou d'un aéronef ou qu'un tel objet se trouve dans ses biens ou les autres choses en sa possession ou sous son contrôle ; et
- b) qu'une autre personne qui se trouve à l'aéroport ou est à bord d'un aéronef a en sa possession, a présenté ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport, une arme ou une substance explosive ou un engin incendiaire ou d'autres articles dangereux qui peuvent être utilisés pour compromettre la sécurité d'un aéroport ou d'un aéronef ou qu'un tel objet se trouve dans les biens ou les autres choses en possession ou sous le contrôle de cette personne.

Article D2.8.5-7. Interdiction de fournir de faux renseignements pour obtenir accès à une zone de sûreté contrôlée

1. Il est interdit de fournir de faux renseignements en vue d'obtenir un laissez-passer à une zone de sûreté contrôlée, une clé, un code d'accès ou un code d'identification personnel ou une autorisation donnant accès à cette zone.

Article D2.8.5-8. Interdiction à toute personne, en dehors de l'exercice de ses fonctions, de pénétrer en zone de sûreté contrôlée

1. Il est interdit à toute personne d'utiliser un laissez-passer à une zone de sûreté contrôlée, une clé, un code d'accès ou un code d'identification personnel ou une autorisation donnant accès à cette zone si elle n'agit pas dans l'exercice de ses fonctions.

Article D2.8.5-9. Conditions d'entrée dans une zone de sûreté contrôlée d'aéroport

1. Il est interdit à toute personne d'entrer dans une zone de sûreté contrôlée d'aéroport à moins que :

- a) la personne ne soit autorisée par l'exploitant d'aéroport désigné à avoir accès à la zone de sûreté contrôlée conformément au programme de sûreté de l'aéroport ; et
- b) la personne ne détienne un laissez-passer donnant accès à la zone de sûreté contrôlée ; et
- c) la personne ne soit assujettie aux contrôles de sûreté appropriés, selon les exigences de l'exploitant d'aéroport désigné.

Article D2.8.5-10. Interdiction de faciliter le contournement des mesures de contrôle d'accès à une zone de sûreté contrôlée

1. Il est interdit à toute personne :

- a) de donner accès à une zone de sûreté contrôlée à une personne qui n'a pas en sa possession un laissez-passer donnant accès à cette zone; ou

- b) d'aider à entrer dans une zone de sûreté contrôlée toute personne qui n'a pas en sa possession un laissez-passer donnant accès à cette zone.

Article D2.8.5-11. Interdiction de dissimuler son laissez-passer dans une zone de sûreté contrôlée

1. Il est interdit à toute personne d'entrer ou de demeurer dans une zone de sûreté contrôlée à moins qu'elle ne porte visiblement sur son vêtement extérieur le laissez-passer de zone de sûreté contrôlée que lui a délivré l'exploitant d'aérodrome désigné.

Article D2.8.5-12. Interdictions de contourner la mesure de sûreté liée au laissez-passer ou à la clé donnant accès à une zone de sûreté contrôlée

1. Il est interdit à toute personne :

- a) de faire un double d'un laissez-passer de zone de sûreté contrôlée ou d'une clé donnant accès à une zone de sûreté contrôlée, à l'exception de l'exploitant de l'aérodrome désigné ou d'une personne qu'il nomme ;
- b) de prêter ou de donner à une autre personne le laissez-passer de zone de sûreté contrôlée ou la clé donnant accès à une zone de sûreté contrôlée que lui a délivrés l'exploitant d'aérodrome désigné ;
- c) d'altérer ou de modifier de façon quelconque un laissez-passer de zone de sûreté contrôlée ou la clé donnant accès à une zone de sûreté contrôlée ;
- d) de détenir ou d'utiliser un laissez-passer de zone de sûreté contrôlée ou une clé donnant accès à une zone de sûreté contrôlée délivrés par l'exploitant d'aérodrome désigné à une autre personne; ou
- e) d'utiliser un laissez-passer de zone de sûreté contrôlée ou une clé donnant accès à une zone de sûreté contrôlée contrefaits.

Article D2.8.5-13. Interdiction de divulguer un code d'accès ou d'identification personnelle et d'utiliser le code d'une autre personne

1. Il est interdit à toute personne sauf à l'exploitant de l'aérodrome désigné ou à une personne qu'il nomme :

- a) de divulguer un code donnant accès à une zone de sûreté contrôlée,
- b) d'utiliser un code donnant accès à une zone de sûreté contrôlée qui a été assigné par l'exploitant d'aérodrome désigné à une autre personne;
- c) de divulguer un code d'identification personnel; et
- d) d'utiliser le code d'identification personnel d'une autre personne.

Article D2.8.5-14. Interdiction de nuire au bon ordre et à la sécurité et la sûreté des aérodromes.

1. il est interdit d'exercer des activités non autorisées, pouvant nuire au bon ordre et à la sécurité et la sûreté des aérodromes.

**TITRE 9
DE LA FACILITATION**

**CHAPITRE PREMIER
DES COMITÉS DE FACILITATION D'AÉRODROME**

Article D2.9.1-1. Portée du présent Titre

1. L'Autorité de l'aviation civile veille, selon les besoins, à ce que soient institués aux aérodromes internationaux des comités de facilitation d'aérodrome qui s'occupent ou sont chargés des divers aspects de la facilitation de l'aviation civile internationale.

2. Les fonctions du comité de facilitation d'aérodrome sont :

- a) de mettre en oeuvre le programme national de facilitation au niveau de l'aérodrome;
- b) d'examiner les problèmes que présente le congé des aéronefs, des passagers, des bagages, des marchandises, de la poste et des provisions de bord, et remédier, si possible, immédiatement aux problèmes qui peuvent se présenter à l'aérodrome;
- c) de présenter des recommandations, selon les besoins, à l'exploitant de l'aérodrome, à l'Autorité de l'aviation civile ou au Comité national de facilitation, pour la mise en application de propositions que le comité de facilitation d'aérodrome ne peut mettre en oeuvre lui-même; et
- d) d'informer le Comité national de facilitation des mesures prises et des recommandations présentées, en lui adressant une copie des procès-verbaux de toutes ses réunions.

3. Le comité de facilitation d'aérodrome se compose habituellement de représentants des principaux intéressés à l'aérodrome, entre autres, selon les besoins : l'exploitant de l'aérodrome, l'Autorité de l'aviation civile, les organismes publics chargés des formalités de congé (immigration, douanes, services consulaires, passeports et visas, santé publique, agriculture, sûreté et contrôle des stupéfiants), autres organismes publics que la facilitation à l'aérodrome intéresse (poste, tourisme et commerce, par exemple), et les exploitants utilisant l'aérodrome, y compris les compagnies aériennes, les transitaires, les messageries et tous opérateurs.

4. Le comité de facilitation d'aérodrome se réunit régulièrement et chaque fois que c'est nécessaire afin d'examiner la situation en matière de facilitation et de trouver la solution des problèmes locaux.

5 Le Président du comité, désigné conjointement par l'Autorité de l'aviation civile et l'exploitant de l'aérodrome, prend l'initiative de la convocation et de la conduite des réunions du comité de facilitation d'aérodrome.

6 Les comptes-rendus des travaux du comité de facilitation d'aérodrome sont transmis à l'Autorité de l'aviation civile afin que ces renseignements puissent être communiqués au Comité national de facilitation et à d'autres aérodromes.

TITRE 10 DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

CHAPITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS

Article D2.10.1-1. Application du présent Titre

1. Le présent Titre s'applique à l'exercice des services d'assistance en escale dans les aérodromes de Madagascar.

Article D2.10.1-2. Définitions des services d'assistance en escale

1. Sont considérés comme services d'assistance en escale, les assistances relatives aux activités suivantes telles que décrites à l'appendice A au présent Titre :

- a) Représentation, Administration et Supervision ;
- b) Service Passagers ;
- c) Services Piste ;
- d) Contrôle du chargement, Communications, opérations aériennes ;
- e) Service Fret et Poste ;
- f) Service Support ;

- g) Sûreté ;
- h) Entretien en ligne de l'avion.

CHAPITRE 2 DE L'AGRÈMENT DE SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Article D2.10.2-1. Obtention d'un agrément requis pour l'exercice de l'activité d'assistance en escale

1. L'Autorité de l'aviation civile subordonne l'exercice de l'activité d'assistance en escale à un aéroport à l'obtention d'un agrément d'exploitation.

Article D2.10.2-2. Conditions pour l'obtention de l'agrément d'exploitation pour l'exercice de l'activité d'assistance en escale

1. L'Autorité de l'aviation civile délivre l'agrément autorisant les compagnies aériennes, les exploitants d'aéroport et les sociétés prestataires de services d'assistance en escale à exercer l'activité d'assistance en escale à un aéroport, s'ils satisfont aux exigences suivantes:

- a) ils possèdent les compétences techniques appropriées ;
- b) ils disposent de personnel qualifié ;
- c) ils démontrent les capacités de respecter les règles applicables à la sûreté ou à la sécurité des installations, des aéronefs, des équipements ou des personnes, ainsi qu'à la protection de l'environnement ;
- d) ils possèdent les équipements appropriés ;
- e) ils possèdent les ressources financières suffisantes ;
- f) ils détiennent une couverture d'assurance suffisante ; et
- g) ils démontrent la capacité de respecter les lois pertinentes.

2. La composition de la demande d'agrément sera fixée par un arrêté de l'Autorité de l'aviation civile.

3. L'agrément autorisant la prestation des services d'assistance en escale est délivré pour une période de cinq (5) ans et peut être renouvelé.

4. L'Autorité de l'aviation civile perçoit des droits pour recouvrer les coûts afférents à la délivrance et au renouvellement de l'agrément autorisant la prestation des services d'assistance en escale.

Article D2.10.2-3. Refus ou retrait de l'agrément d'exploitation

1. L'agrément et le renouvellement de l'agrément peuvent être refusés ou retirés si la compagnie aérienne, l'exploitant d'aéroport, ou la société prestataire de services d'assistance en escale ne satisfait pas ou ne satisfait plus, pour des motifs qui lui sont imputables, aux critères énoncés à l'article D2.10.2-2.

2. Les motifs de ce refus ou retrait doivent être communiqués par écrit par l'Autorité de l'aviation civile à la partie concernée et à l'exploitant d'aéroport.

3. L'agrément délivré par l'Autorité de l'aviation civile est non cessible.

Article D2.10.2-4. Surveillance permanente à l'égard des titulaires d'agrément d'exploitation

1. L'Autorité de l'aviation civile exerce une surveillance permanente à l'égard des titulaires d'agrément, laquelle permet de vérifier que ceux-ci se conforment aux conditions nécessaires au maintien ou au renouvellement de leur agrément. Elle procède régulièrement à des inspections ou audits dans le cadre de programmes préétablis ainsi qu'à des contrôles inopinés.

CHAPITRE 3 DE L'ACCÈS AUX SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Article D2.10.3-1. Auto assistance en escale et prestataires de services d'assistance en escale agréés

1. Sous réserve du paragraphe 2. ci-après, chaque compagnie aérienne peut recourir à l'auto assistance en escale ou faire appel aux prestataires de services d'assistance en escale agréés.

2. Chaque compagnie aérienne qui s'auto assiste doit obtenir l'agrément de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D2.10.3-2. Accès au marché de l'assistance en escale

1. Sous réserve de l'article D2.10.3-3, l'Autorité de l'aviation civile s'assure de l'ouverture aux aérodromes, de l'accès au marché de l'assistance en escale dans le but de contribuer à réduire les coûts d'exploitation des compagnies aériennes et à améliorer la qualité des services offerts.

Article D2.10.3-3. Contrainte d'espace ou de capacité disponibles

1. Lorsque, sur un aérodrome, des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles, notamment en fonction de l'encombrement et du taux d'utilisation des surfaces, entraînent une impossibilité d'ouverture du marché et d'exercice de l'auto assistance, l'Autorité de l'aviation civile peut décider après consultations avec le comité de coordination des opérations d'assistance en escale de l'aérodrome mentionné à l'article D2.10.4-1 de :

- a) limiter l'exercice de l'auto assistance à un nombre limité de compagnies aériennes à la condition que ces compagnies aériennes soient choisies sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires; et
- b) limiter le nombre de prestataires pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale.

2. Toute décision prise par l'Autorité de l'aviation civile en application du paragraphe 1. doit préciser les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles qui la justifient et ne pas donner lieu à des distorsions de concurrence entre prestataires de services ou les compagnies aériennes pratiquant l'auto assistance.

Article D2.10.3-4. Gestion de l'usage des infrastructures centralisées

1. Nonobstant les articles D2.10.3-1 à D2.10.3-3 précédents, l'Autorité de l'aviation civile peut réserver à l'exploitant de l'aérodrome, soit à une autre entité, la gestion des infrastructures centralisées servant à la fourniture des services d'assistance en escale et dont la complexité, le coût ou l'impact sur l'environnement ne permettent pas la division ou la duplication, telles que les systèmes de tri de bagages, l'épuration des eaux, la distribution de carburant ou les opérations de piste.

2. L'Autorité de l'aviation civile peut rendre obligatoire l'usage de ces infrastructures par les prestataires de services et par les compagnies aériennes pratiquant l'auto assistance.

3. L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que la gestion des infrastructures centralisées servant à la fourniture des services d'assistance en escale soit assurée d'une façon transparente, objective et non discriminatoire et, en particulier, à ce qu'elle ne fasse pas obstacle à leur accès par les prestataires de services et par les compagnies aériennes pratiquant l'auto assistance.

CHAPITRE 4

DE LA COORDINATION DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Article D2.10.4-1. Comité de coordination des opérations d'assistance en escale

1. L'Autorité de l'aviation civile peut exiger qu'un comité de coordination des opérations d'assistance en escale à un aéroport composé de l'exploitant de l'aéroport et des représentants des compagnies aériennes ou des organisations représentatives des compagnies aériennes soit créé.
2. Toute compagnie aérienne desservant l'aéroport a le droit de faire partie de ce comité ou, à son choix, d'y être représentée par une organisation qu'elle charge de cette mission.
3. Tout prestataire de services d'assistance en escale agréé pour oeuvrer à l'aéroport a le droit de faire partie de ce comité ou, à son choix, d'y être représenté par une organisation qu'il charge de cette mission.

Article D2.10.4-2. Procédure de consultation relative à l'application des dispositions du présent titre

1. L'Autorité de l'aviation civile s'assure qu'une procédure de consultation obligatoire est organisée entre l'exploitant d'aéroport, le comité de coordination des opérations d'assistance en escale et les entreprises prestataires de services relative à l'application des dispositions du présent Titre.
2. Cette consultation porte notamment sur les coûts des services, sur l'organisation de leur fourniture, et le cas échéant sur les décisions prises en vertu de l'article D2.10.3-3 qui limitent l'exercice de l'auto assistance, ou le nombre de prestataires de services, et sur la gestion centralisée des infrastructures décrites à l'article D2.10.3-4.
3. Cette consultation doit être organisée au moins une (1) fois l'an.

CHAPITRE 5

DE LA FOURNITURE DE SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE AUX TIERS

Article D2.10.5-1. Portée du Chapitre

1. Seules les compagnies aériennes, les exploitants d'aéroports, ou les sociétés prestataires de services d'assistance en escale de droit malgache ayant obtenu un agrément délivré par l'Autorité de l'aviation civile peuvent fournir à des tiers des services d'assistance en escale.
2. Les compagnies aériennes, les exploitants d'aéroports, ou les sociétés prestataires de services d'assistance en escale agréés doivent s'assurer contre les risques de recours que les tiers peuvent tenter à l'occasion de l'exercice des services dont ils ont la responsabilité.
3. Les compagnies aériennes, les exploitants d'aéroports, ou les sociétés prestataires de services d'assistance en escale agréés peuvent sous-traiter sous leur responsabilité une partie des services énumérés à l'article D2.10.1-2.
4. Le ou les sous-traitants doivent être des sociétés de droit malgache et obtenir l'agrément de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D2.10.5-2. Redevance d'activité et droit d'agrément

1. Les compagnies aériennes, et les sociétés prestataires de services d'assistance en escale agréés qui fournissent à des tiers des services d'assistance en escale, ou les compagnies aériennes qui s'auto assistent paient une redevance à l'exploitant d'aéroport et des droits d'agrément à l'Autorité de l'aviation civile.
2. Les règles et les principes de détermination des redevances d'exploitation à payer à l'exploitant d'aéroport et le montant des droits d'agrément sont précisés par l'Autorité de l'aviation civile par voie réglementaire.

CHAPITRE 6

DE LA SÉLECTION DES PRESTATAIRES DE SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Article D2.10.6-1. Portée du Chapitre

1. Lorsque les dispositions de l'article D2.10.3-3 s'appliquent, et le nombre de prestataires de services d'assistance autorisés à exercer est limité, leur sélection se fait à la suite d'un appel d'offres.
2. L'Autorité de l'aviation civile doit publier l'appel d'offres dans les journaux nationaux.
3. L'Autorité de l'aviation civile préside et assure le secrétariat de la commission de dépouillement des offres comprenant en plus des représentants du Ministre chargé de l'aviation civile.
4. L'évaluation des offres doit s'effectuer sur la base des compétences techniques et financières des sociétés.
5. Les prestataires de services d'assistance en escale sont choisis pour une durée de cinq (5) années pouvant être renouvelée.
6. Lorsqu'un prestataire de services d'assistance en escale cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle il a été sélectionné, il est procédé à son remplacement suivant la même procédure décrite aux paragraphes précédents. Et dans ce cas, étant donné que les services d'assistance ne peuvent, sous aucun prétexte et pour aucun motif, être interrompus, même partiellement, le prestataire en question est tenu de poursuivre ses activités jusqu'à ce que le nouveau prestataire soit en mesure d'assurer la reprise du service.

Article D2.10.6-2. Tarifs

1. Les compagnies aériennes, les exploitants d'aérodromes ou les prestataires de service d'assistance en escale peuvent fixer librement leurs propres tarifs sans obligation d'obtenir l'approbation préalable de l'Autorité de l'aviation civile.
2. Toutefois, l'Autorité de l'aviation civile se réserve le droit de suspendre les tarifs (i) en cas de hausse abusive (ii) ou en cas de tarifs jugés artificiellement bas.
3. La compagnie aérienne, l'exploitant d'aérodrome ou le prestataire de service d'assistance en escale doit informer l'Autorité de l'aviation civile des tarifs qu'il applique et de toutes modifications de ceux-ci.

CHAPITRE 7

DES RECOURS CONCERNANT LES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Article D2.10.7-1. Portée du Chapitre

1. Toute partie justifiant d'un intérêt légitime peut faire recours contre les décisions ou mesures individuelles prises en application du présent Titre, en s'adressant au Bureau des Réclamations de l'Aviation Civile (BRAC).

Appendice A au Titre 10

Liste et description des catégories de services d'assistance en escale.

- a. Représentation, Administration et Supervision
 - Généralités ;
 - Fonctions administratives ;
 - Supervision et/ou coordination des services contractés par la Compagnie avec une partie tierce.

b. Services passagers

- Généralités ;
- Au départ ;
- A l'arrivée ;
- Services éloignés/hors aéroport ;
- Transport intermodal par mer, route et chemin de fer...

c. Services en piste

- assistance bagage ;
- guidage ;
- stationnement ;
- climatisation et chauffage ;
- communication sol/poste de pilotage ;
- chargement et déchargement ;
- démarrage ;
- mesures de sécurité ;
- déplacement de l'avion ;
- nettoyage extérieur ;
- nettoyage intérieur ;
- service de toilette ;
- service de l'eau ;
- aménagement de la cabine ;
- stockage des matériels de cabine ;
- manutention du commissariat au sol ;
- enlèvement de la neige et de la glace.

d. Contrôle de chargement, communications et opérations aériennes

- contrôle du chargement ;
- communications ;
- opérations aériennes : généralités ;
- opérations aériennes : préparation du vol à l'aéroport de départ ;
- opérations aériennes : préparation du vol en un lieu différent de l'aéroport de départ ;
- assistance en vol ;
- services postérieurs au vol ;
- changement d'itinéraire en vol ;
- administration des équipages.

e. Services Fret et Poste

- traitement Fret et Poste – généralités ;
- contrôle de la douane ;
- traitement des irrégularités ;
- traitement des documents ;
- traitement physique à l'export et à l'import ;
- fret en correspondance/en transit ;
- poste.

f. Services « support »

- bureaux/local ;
- systèmes informatisés/automatisés ;
- contrôle des unités de chargement ;
- carburant (dépôt) ;
- plein et/ou reprise de carburant ;
- plein d'huile et des autres ingrédients liquides ;
- transport au sol ;

- service commissariat – liaison et gestion.

g. Sûreté

- inspection/filtrage et réconciliation des passagers et des bagages ;
- commissariat ;
- avion, piste et autres zones ;
- services additionnels de sûreté.

h. Entretien en ligne de l'avion

- opérations régulières ;
- opérations particulières ;
- gestion du matériel ;
- point de stationnement et hangar.

TITRE 11 DE L'ATTRIBUTION DES CRÉNEAUX HORAIRES

CHAPITRE PREMIER DE L'APPLICATION

Article D2.11.1-1. Portée du Titre

1. Le présent Titre a pour but de fixer des règles neutres, transparentes et non discriminatoires pour l'attribution des créneaux horaires aux aérodromes de Madagascar.

Article D2.11.1-2. Responsables de la procédure d'attribution des créneaux horaires

1. Les exploitants d'aérodromes sont responsables de la procédure d'attribution des créneaux horaires et doivent appliquer les principes applicables prévus à l'article D2.11.5-1 en plus d'informer l'Autorité de l'aviation civile de leurs activités et décisions dans ce domaine conformément à l'article D2.11.7-1 ci-dessous.

2. Nonobstant le paragraphe 1. l'Autorité de l'aviation civile peut décider que l'attribution des créneaux horaires à un aérodrome est assujettie aux dispositions décrites aux articles qui suivent, lorsque :

- a) des compagnies aériennes représentant plus de la moitié des mouvements dans un aérodrome ou lorsque l'exploitant de l'aérodrome estime leur capacité insuffisante au regard des mouvements effectifs ou prévus à certaines périodes ; ou
- b) de nouveaux arrivants éprouvent de sérieux problèmes à obtenir des créneaux horaires ; ou
- c) elle le juge nécessaire.

Article D2.11.1-3. Étude de la capacité d'un aérodrome en vue de l'assujettir aux dispositions du présent Titre

1. Avant de prendre la décision d'assujettir un aérodrome aux dispositions du présent Titre, l'Autorité de l'aviation civile veille à ce qu'il soit procédé dans les meilleurs délais à une étude approfondie de la capacité d'un aérodrome, en tenant compte des méthodes généralement reconnues en la matière, afin de déterminer comment la capacité peut être accrue à court terme en apportant des changements au niveau de l'infrastructure ou de l'exploitation et de fixer le calendrier envisagé pour résoudre les problèmes.

2. Cette étude est actualisée à intervalles réguliers. L'étude et la méthode qui la sous-tendent sont mises à la disposition des parties intéressées.

3. Si, après consultation des compagnies aériennes qui utilisent régulièrement l'aérodrome, de leurs organisations représentatives, de l'exploitant de l'aérodrome, des autorités responsables du contrôle du trafic aérien et des autres organisations concernées, l'étude ne dégage pas de possibilité de résoudre, à court terme, les problèmes graves, l'Autorité de l'aviation civile veille à ce qu'une procédure d'attribution des créneaux horaires à l'aérodrome soit développée et mise en oeuvre pendant les périodes au cours desquelles des problèmes de capacité se posent.

4. Lorsqu'une capacité suffisante pour répondre aux mouvements effectifs ou prévus est atteinte à l'aérodrome concerné, l'Autorité de l'aviation civile autorise l'abandon de la procédure d'attribution des créneaux horaires, lesquels sont alors attribués par l'exploitant de l'aérodrome.

CHAPITRE 2 DE LA COORDINATION DE L'ATTRIBUTION DES CRÉNEAUX

Article D2.11.2-1. Mandat du coordonnateur désigné

1. L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que soit désignée comme coordonnateur de l'aérodrome où il faut mettre en oeuvre une procédure d'attribution des créneaux horaires, une personne physique ou morale possédant une connaissance approfondie de la coordination en matière de planification des mouvements d'aéronefs des transporteurs aériens, après avoir consulté les transporteurs aériens qui utilisent régulièrement l'aérodrome, leurs organisations représentatives et les autorités aéroportuaires.

2. Un même coordonnateur peut être désigné pour plusieurs aérodromes.

3. L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que le coordonnateur accomplisse en toute indépendance les tâches prévues par le présent Titre, et agisse de façon neutre, non discriminatoire et transparente.

4. Le coordonnateur est chargé :

- a) de l'attribution des créneaux horaires ; et
- b) de la surveillance de l'utilisation des créneaux horaires.

5. Lorsque des créneaux horaires sont attribués, le coordonnateur communique, sur demande et dans un délai raisonnable, à toutes les parties intéressées, pour examen, les informations suivantes:

- a) les créneaux horaires historiques, ventilés par compagnie aérienne et classés dans l'ordre chronologique pour toutes les compagnies aériennes utilisant l'aérodrome ;
- b) les créneaux horaires demandés (à l'origine), ventilés par compagnie aérienne et classés dans l'ordre chronologique, pour toutes les compagnies aériennes ;
- c) tous les créneaux horaires attribués, ainsi que les demandes en suspens, ventilés par compagnie aérienne et classés dans l'ordre chronologique, pour toutes les compagnies aériennes;
- d) les créneaux horaires encore disponibles ; et
- e) des informations complètes et détaillées sur les critères d'attribution.

CHAPITRE 3 DU COMITÉ DE COORDINATION

Article D2.11.3-1. Mandat du comité de coordination de l'attribution des créneaux horaires

1. Lorsque qu'une procédure d'attribution des créneaux horaires doit être développée et mise en oeuvre à un aérodrome conformément aux dispositions de l'article D2.11.1-3, il est créé un comité de coordination de l'attribution des créneaux horaires.

2. Un même comité de coordination d'attribution des créneaux horaires peut être désigné pour plusieurs aérodromes.

3. La participation à ce comité est ouverte, au moins, aux compagnies aériennes et à leurs organisations représentatives qui utilisent régulièrement le (ou les) aérodrome(s), à (aux) l'exploitant(s) d'aérodrome(s) concerné(s) et aux représentants du contrôle du trafic aérien.

4. Le comité de coordination d'attribution des créneaux horaires a pour tâches d'assister, à titre consultatif, le coordonnateur visé à l'article D2.11.2-1, et de l'aviser sur :

- a) les possibilités d'accroître la capacité de l'aérodrome ;
- b) les manières d'améliorer les conditions de trafic à l'aérodrome,
- c) l'examen des réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires ;
- d) la formulation de méthodes de surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués ;
- e) la formulation d'orientations pour l'attribution des créneaux horaires, compte tenu des conditions locales,
- f) l'examen des problèmes sérieux éprouvés par les nouvelles compagnies aériennes.

5. Le comité de coordination d'attribution des créneaux horaires se réunit sur convocation du coordonnateur de l'attribution de créneaux horaires seulement, mais il doit siéger au moins deux (2) fois par an avant les périodes de planification horaire de la saison d'été et d'hiver, telles qu'elles sont établies dans les horaires des compagnies aériennes.

CHAPITRE 4 DE LA CAPACITÉ DES AÉRODROMES

Article D2.11.4-1. Analyse des possibilités d'accueil de trafic aérien

1. Dans un aérodrome où se fait la coordination de l'attribution de créneaux horaires, l'Autorité de l'aviation civile veille à ce que soit établie deux (2) fois par an, selon des méthodes généralement reconnues, la capacité disponible pour l'attribution de créneaux horaires, en coopération avec l'exploitant de l'aérodrome, des représentants du contrôle du trafic aérien, de l'administration des douanes et des autorités responsables en matière d'immigration, des compagnies aériennes qui utilisent l'aérodrome et de leurs organisations représentatives, ainsi qu'avec le coordonnateur de l'attribution de créneaux horaires.

2. Cet exercice repose sur une analyse objective des possibilités d'accueil de trafic aérien, compte tenu des différents types de trafic à l'aérodrome concerné.

3. Les résultats de cet exercice sont communiqués en temps utile au coordonnateur de l'attribution de créneaux horaires, avant que n'ait lieu l'attribution initiale de créneaux horaires pour les besoins des conférences de planification horaire de la saison d'été et d'hiver.

CHAPITRE 5 DE LA PROCÉDURE D'ATTRIBUTION DE CRÉNEAUX HORAIRE

Article D2.11.5-1. Portée du Chapitre

1. Une compagnie aérienne qui a exploité un créneau horaire approuvé par le coordonnateur peut prétendre à ce même créneau pour la période de planification horaire correspondante suivante.

2. Lorsque certaines demandes de créneaux horaires formulées par les compagnies aériennes concernées ne peuvent pas être satisfaites, la préférence est accordée aux services aériens commerciaux et, en particulier, aux services réguliers et aux services non réguliers programmés.

3. Le coordonnateur peut également tenir compte des propositions soumises par le comité de coordination.

4. Lorsqu'une demande de créneau horaire ne peut être satisfaite, le coordonnateur en communique les raisons à la compagnie aérienne demanderesse et lui indique le créneau de remplacement le plus proche.

5. Le coordonnateur s'efforce, en tout temps, de donner suite aux demandes de créneaux ad hoc pour tout type d'aviation, y compris l'aviation générale. À cette fin, il peut utiliser les créneaux disponibles, mais non encore attribués, ainsi que les créneaux libérés au dernier moment.

6. Les créneaux horaires peuvent, en toute liberté, être échangés entre compagnies aériennes ou transférés par une compagnie aérienne d'une liaison à une autre ou d'un type de service à un autre, d'un commun accord ou à la suite d'une prise de contrôle partielle ou totale ou unilatéralement. Tout échange ou transfert doit être transparent et être soumis à la confirmation, par le coordonnateur, que l'opération est réalisable et qu'elle ne nuira pas au fonctionnement de l'aérodrome.

CHAPITRE 6 DES RECOURS CONCERNANT L'ATTRIBUTION DE CRÉNEAUX HORAIRES

Article D2.11.6-1. Portée du chapitre

1. En cas de réclamation sur l'attribution des créneaux horaires, le coordonnateur examine la question et consulte, au besoin, le comité de coordination qui peut présenter au coordonnateur des propositions visant à résoudre les problèmes.

2. Si, à l'issue de cet examen par le coordonnateur, les problèmes ne peuvent être résolus, toute partie justifiant d'un intérêt légitime peut faire recours contre les décisions ou mesures individuelles prises en application du présent Titre, en s'adressant au Bureau des Réclamations de l'Aviation Civile (BRAC).

CHAPITRE 7 DES RAPPORTS SUR L'ATTRIBUTION DE CRÉNEAUX HORAIRES

Article D2.11.7-1. Rapport biannuel sur l'attribution des créneaux horaires

1. Pour chaque aérodrome sous sa responsabilité, l'exploitant de l'aérodrome ou le coordonnateur de l'attribution des créneaux horaires doit soumettre un rapport biannuel concernant l'attribution des créneaux horaires à l'Autorité de l'aviation civile lequel comporte, entre autres, les éléments suivants :

- a) la structure de l'attribution des créneaux horaires ;
- b) les comptes-rendus des réunions du comité de coordination ;
- c) le volume des demandes de créneaux non satisfaites, à chaque saison ;
- d) le nombre de nouveaux arrivants demandant des créneaux horaires (réguliers et non réguliers) ; et
- e) le recours aux procédures en cas de litige.

TITRE 12 DES REDEVANCES

CHAPITRE PREMIER DES GÉNÉRALITÉS

Article D2.12.1-1. Portée du Titre

1. Le présent Titre a pour but, de fixer des règles d'application des principes énoncés dans le présent Décret à l'égard des redevances payées par les usagers des aérodromes de Madagascar aux organismes qui y fournissent des services ou qui y exercent des fonctions liées à l'aviation civile.

Article D2.12.1-2. Redevances à caractère non discriminatoire pour l'aviation civile

1. Seule est autorisée, aux aérodromes de Madagascar, l'imposition de redevances pour les installations, les services et les fonctions qui sont fournis pour les activités de l'aviation civile, qui leur sont directement liés, ou qui sont dans leur intérêt.

2. Quiconque fournit des installations, des services ou exerce des fonctions aux aérodromes s'abstient d'imposer des redevances à caractère discriminatoire pour l'aviation civile vis-à-vis des autres modes de transport.

Article D2.12.1-3. Contrôle de qualité de l'application des redevances

1. L'Autorité de l'aviation civile surveille l'application des dispositions du présent Titre et veille :

- a) au respect de la non-discrimination dans l'application des redevances;
- b) à ce qu'il n'y ait pas de redevances excessives ou d'autres pratiques anticoncurrentielles ou un abus d'une position dominante ;
- c) à assurer la transparence ainsi que la disponibilité et la présentation de toutes les données financières nécessaires pour déterminer l'assiette des redevances ;
- d) à évaluer et encourager l'efficacité et l'efficacités des activités des fournisseurs de services;
- e) à établir des normes et examiner la qualité et le niveau des services fournis ;
- f) à suivre et à encourager les investissements, de façon à répondre à la demande future ;
- g) à ce que les points de vue des usagers soient adéquatement pris en considération lors des consultations préalables obligatoires qui sont prévues par le Code malagasy de l'aviation civile à l'égard de l'introduction de nouvelles redevances ou de l'augmentation des redevances existantes.

CHAPITRE 2 DE L'ASSIETTE DES REDEVANCES

Article D2.12.2-1. Reddition des comptes des fournisseurs pour les services et les coûts

1. Les usagers des aérodromes doivent supporter une part juste et équitable du coût de leur mise en oeuvre.

2. Les fournisseurs de services doivent tenir une comptabilité qui fournit des renseignements adéquats à la fois pour leurs propres besoins, pour les besoins de l'Autorité de l'aviation civile et pour les besoins des usagers, et assure que les installations et services liés aux redevances aéronautiques soient identifiés de façon aussi précise que possible.

3. Les fournisseurs de services doivent tenir une comptabilité sur la base de laquelle les coûts à recouvrer sont déterminés et ventilés de façon satisfaisante.

4. Les fournisseurs de services doivent publier régulièrement leurs états financiers et en fournissent une copie à l'Autorité de l'aviation civile.

Article D2.12.2-2. Règles de détermination des coûts servant de base au calcul des redevances aéronautiques

1. L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que les coûts qui servent de base au calcul des redevances aéronautiques soient déterminés selon les principes suivants :

- a) le coût à recouvrer comprend la totalité des dépenses relatives à l'aérodrome et ses services auxiliaires essentiels, y compris les coûts et l'amortissement du capital, ainsi que les frais d'entretien

- et d'exploitation, et les frais de gestion et d'administration, mais compte tenu de toutes les recettes extra aéronautiques que l'exploitation de l'aérodrome procure à l'organisme qui assure cette exploitation ;
- b) les exploitants d'aéronefs et les autres usagers de l'aérodrome ne sont pas imposés pour des installations et services qu'ils n'utilisent pas ;
 - c) seul le coût des services et installations utilisés en commun par les exploitants d'aéronefs et les autres usagers de l'aérodrome est inclus ; celui des installations ou locaux loués ou occupés à titre exclusif et faisant l'objet de redevances distinctes est exclu ;
 - d) une imputation de coûts doit être prise en considération pour l'usage de locaux ou d'installations par les services publics;
 - e) la proportion des coûts imputables aux différentes catégories d'usagers, y compris les aéronefs d'État, doit être déterminée sur une base équitable de façon qu'aucun usager ne doive supporter la charge de dépenses qui ne lui sont pas proprement imputables selon une répartition des dépenses effectuée conformément à de sains principes de comptabilité ;
 - f) les fournisseurs de services peuvent réaliser des recettes suffisantes pour dépasser la totalité des coûts d'exploitation directs ou indirects y compris ceux qui se rapportent à l'administration générale, et assurer ainsi un rendement raisonnable des actifs à un niveau qui permette d'obtenir un financement à des conditions favorables sur les marchés des capitaux pour financer la construction ou l'expansion de l'infrastructure d'un aérodrome et, le cas échéant, rémunérer convenablement les actionnaires.

Article D2.12.2-3. Principes de détermination des redevances aéronautiques

1. L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que les redevances aéronautiques soient établies en tenant compte des principes suivants:

- a) les modalités d'application des redevances aéronautiques imposées sont simples à comprendre et susceptibles d'application générale à l'ensemble des aérodromes;
- b) les redevances ne sont pas imposées d'une manière qui puisse décourager l'usage des installations et services nécessaires à la sécurité;
- c) les redevances sont déterminées sur la base de principes comptables rationnels et tiennent compte, s'il y a lieu, d'autres principes économiques, à condition que ceux-ci soient en conformité avec l'article 15 de la Convention de Chicago et d'autres principes figurant dans le présent Titre;
- d) les redevances n'établissent pas de discrimination entre les usagers étrangers et les usagers malgaches et qui exploitent des services internationaux similaires, ni entre deux ou plusieurs usagers étrangers d'un aérodrome;
- e) lorsque des tarifs préférentiels de redevances, des réductions spéciales ou d'autres formes de réductions sur les redevances normalement imposées pour les installations et services d'aérodrome sont accordés à des usagers, aucune part des coûts dûment imputables aux usagers en cause, qui n'est pas recouvrée du fait de l'application de l'arrangement, n'est portée à la charge d'autres usagers;
- f) dans la mesure du possible, les augmentations de redevances sont appliquées graduellement pour ne pas causer de perturbations excessives aux usagers;
- g) lorsque des redevances sont imposées par différents fournisseurs de services à un aérodrome, ces redevances sont, dans la mesure du possible, groupées en une redevance unique ou en un nombre limité de redevances, les recettes ainsi combinées étant alors réparties entre les divers fournisseurs de services de façon appropriée; et
- h) les redevances aéronautiques imposées sont évaluées raisonnablement, eu égard au coût des installations et services nécessaires et utilisés, et au fait qu'il faut s'efforcer de promouvoir le développement durable de l'aviation civile dans son ensemble.

Article D2.12.2-4. Préfinancement des projets de développement des aérodromes

1. Nonobstant les articles D2.12.2-1 et D2.12.2-2 précédents, les fournisseurs de services peuvent, après avoir pris en compte les contributions éventuelles des recettes non aéronautiques et avoir obtenu l'approbation de l'Autorité compétente, procéder au préfinancement des projets de développement des aérodromes, lorsqu'ils constituent le moyen le plus approprié de financer un investissement à long terme et à grande échelle, à condition que des mesures strictes de précaution soient mises en place, incluant les éléments suivants:

- a) la comptabilité exhaustive et transparente garantissant que toutes les redevances d'usage dans le domaine de l'aviation sont et demeureront réservées aux services ou projets intéressant l'aviation civile;
- b) les consultations préalables, approfondies et transparentes entre les exploitants et les usagers, et,
- c) l'application pour une période limitée, une fois que les nouvelles installations ou infrastructures sont en place, de redevances moins élevées pour faciliter aux usagers une transition plus facile vers les nouvelles redevances.

CHAPITRE 3 DES REDEVANCES AÉRONAUTIQUES

Article D2.12.3-1. Énumération des redevances aéronautiques

1. Les exploitants d'aérodromes ou les fournisseurs de services peuvent imposer les redevances aéronautiques suivantes :

- a) d'atterrissage ;
- b) de stationnement et de hangar;
- c) d'usage de dispositifs d'éclairage;
- d) de passager ;
- e) de sûreté ;
- f) de sauvetage, de lutte contre les incendies aéroportuaires et des services y annexés ;
- g) de fret ;
- h) de distribution de carburants d'aviation ; et
- i) liées au bruit.

Article D2.12.3-2. Principes d'établissement des redevances d'atterrissage

1. Les principes suivants doivent s'appliquer à l'établissement des redevances d'atterrissage:

- a) les redevances d'atterrissage sont fondées sur le poids des aéronefs en prenant comme base de calcul le poids maximal admissible au décollage porté au certificat de navigabilité.
- b) il est permis d'utiliser une redevance fixe par aéronef ou une combinaison d'une redevance fixe et d'un élément lié au poids.
- c) le barème des redevances d'atterrissage est fondé sur un taux constant par 1000 kg, ou peut varier selon un ou plusieurs niveaux de poids, si on le juge nécessaire.
- d) les taux appliqués aux vols internationaux ne devraient pas varier en fonction de la longueur de l'étape parcourue.
- e) une redevance unique devrait être appliquée pour les coûts d'un nombre aussi élevé que possible d'installations et services d'aérodrome normalement utilisés au décollage et à l'atterrissage, en excluant généralement les hangars, certaines installations de l'aérogare et autres normalement fournies en vertu de contrats de location ou autres arrangements commerciaux en usage.

Article D2.12.3-3. Principes d'établissement des redevances de stationnement d'aéronef

1. Les principes suivants doivent s'appliquer à l'établissement des redevances de stationnement extérieur d'aéronef ou à l'intérieur d'un hangar :

- a) le barème des redevances associées à l'utilisation des aires extérieures de stationnement d'aéronef ou des hangars de stationnement d'aéronef est fondé sur plusieurs critères dont le poids maximal admissible au décollage, les dimensions des aéronefs et la superficie occupée, l'emplacement de l'aire de stationnement ou du hangar ainsi que la durée de séjour
- b) le décompte de la durée de stationnement des aéronefs est déterminé localement par l'exploitant de l'aérodrome en tenant compte des horaires des aéronefs, de l'espace disponible et d'autres facteurs pertinents ;
- c) une franchise peut être accordée par l'exploitant de l'aérodrome.

Article D2.12.3-4. Principe d'établissement des redevances d'usage de dispositifs d'éclairage

1. Le principe selon lequel le barème des redevances associées à l'utilisation des dispositifs d'éclairage pour chaque décollage ou atterrissage au cours de périodes déterminées par l'exploitant de l'aérodrome, doit s'appliquer à l'établissement des redevances d'usage de dispositifs d'éclairage.

Article D2.12.3-5. Principes d'établissement des redevances de passager

1. Les principes suivants doivent s'appliquer à l'établissement des redevances de passager :

- a) les redevances sont perçues pour chaque passager au départ et peuvent aussi être perçues pour chaque passager à l'arrivée ;
- b) les redevances peuvent être établies à des taux différents selon qu'il s'agit d'un vol intérieur, régional ou international ;
- c) les redevances peuvent être soit perçues par les compagnies aériennes à même les billets d'aéronef, soit perçues directement par les fournisseurs de services ;
- d) pour le cas de la perception par les compagnies aériennes à même les billets d'aéronefs, le barème des redevances est établi en additionnant :
 - i) la part qui revient à l'exploitant de l'aérodrome en compensation de la fourniture de services et d'installations à l'accueil et au départ des passagers et de leurs bagages ;
 - ii) la part qui revient à l'Autorité de l'aviation civile en compensation de la fourniture de services essentiels à la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile ; et
 - iii) et éventuellement la part qui revient à la compagnie aérienne ou à toute personne désignée par l'Autorité de l'aviation civile en compensation des services de perception et de distribution des recettes provenant des redevances d'utilisation pour toute personne transportée.

Article D2.12.3-6. Principes d'établissement des redevances de fret

1. Les principes suivants doivent s'appliquer à l'établissement des redevances de fret embarqué et débarqué :

- a) les redevances sont perçues pour chaque tonne de fret embarqué et débarqué ;
- b) les redevances peuvent être établies à des taux différents selon qu'il s'agit d'un vol intérieur, régional ou international ;
- c) il peut être prévu un minimum de perception ;

- d) le barème des redevances est établi en additionnant :
 - i) la part qui revient à l'exploitant de l'aérodrome en compensation de la fourniture de services et d'installations essentielles à la manutention du fret embarqué ou débarqué ; et
 - ii) la part qui revient à l'Autorité de l'aviation civile en compensation de la fourniture de services essentiels à la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile.

Article D2.12.3-7. Principes d'établissement des redevances de distribution des carburants d'aviation

1. Les principes suivants doivent s'appliquer à l'établissement des redevances de distribution des carburants d'aviation :

- a) les redevances sont perçues pour chaque litre de carburant d'aviation distribué ;
- b) les redevances peuvent être établies à des taux différents selon qu'il s'agit du carburant 'JET FUEL', ou du carburant 'AVGAS';
- c) le barème des redevances est établi en additionnant :
 - i) la part qui revient à l'exploitant de l'aérodrome en compensation de la fourniture de services et d'installations essentielles à la distribution du carburant ; et
 - ii) la part qui revient à l'Autorité de l'aviation civile en compensation de la fourniture de services essentiels à la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile.

Article D2.12.3-8. Principe d'établissement de nouvelles redevances aéronautiques relatives à la sûreté auprès des passagers

1. Le Ministre chargé de l'aviation civile, sur propositions de l'Autorité de l'aviation civile, d'une part, et du fournisseur de services, d'autre part, peut autoriser l'introduction de nouvelles redevances aéronautiques visant le recouvrement des coûts des mesures, des installations et des services de sûreté auprès des usagers, sous réserve de l'application des principes généraux suivants :

- a) des consultations ont lieu avant que les coûts des mesures, des installations et des services de sûreté aux aérodromes ne soient imputés aux usagers ;
- b) toutes redevances ou tous transferts des coûts des mesures, des installations et des services de sûreté sont liés directement aux coûts de leur fourniture et visent à ne recouvrer que les coûts correspondants ;
- c) il n'existe aucune discrimination entre les diverses catégories d'usagers dans les redevances qui leur sont imposées pour le niveau de sûreté assuré. Les coûts additionnels résultant d'un renforcement des services de sûreté mis en oeuvre habituellement à la demande de certains usagers peuvent aussi être facturés à ces usagers ;
- d) quand les coûts des mesures de sûreté aux aérodromes sont recouverts au moyen de redevances, la méthode utilisée est fondée soit sur le nombre de passagers, soit sur le poids de l'aéronef, soit sur une combinaison de ces deux éléments ;
- e) les coûts des mesures de sûreté imputables aux locataires des aérodromes sont recouverts dans les loyers ou au moyen d'autres redevances ;
- f) dans la mesure du possible, les redevances sont recouvertes par addition à d'autres redevances déjà existantes ou sous la forme de redevances distinctes, et doivent faire l'objet d'une identification distincte des coûts et d'une justification appropriée ; et
- g) les redevances sont recouvertes de manière à ne pas nuire à la facilitation aux aérodromes.

Article D2.12.3-9. Principes d'établissement de nouvelles redevances aéronautiques relatives aux mesures d'atténuation ou de prévention du bruit

1. Le Ministre chargé de l'aviation civile, sur propositions de l'Autorité de l'aviation civile, d'une part, et du fournisseur de services, d'autre part, peut autoriser l'introduction de nouvelles redevances aéronautiques visant le recouvrement des coûts des mesures d'atténuation ou de prévention du bruit, sous réserve de l'application des principes généraux suivants :

- a) les redevances liées au bruit ne sont perçues qu'aux aérodromes où se posent des problèmes de bruit et elles sont destinées à recouvrer exclusivement les dépenses effectuées pour atténuer ou éliminer ces problèmes ;
- b) toute redevance liée au bruit est associée à la redevance d'atterrissage, au moyen de surtaxes ou d'abattements, par exemple, et tient compte des dispositions de l'Annexe 16 à la Convention de Chicago Protection de l'environnement sur la certification acoustique en ce qui concerne les niveaux de bruit des aéronefs ; et
- c) les redevances liées au bruit sont établies sans discrimination entre les usagers et à des niveaux qui ne rendent pas prohibitif le coût d'exploitation de certains aéronefs.

Article D2.12.3-10 Principe d'établissement de nouvelles redevances aéronautiques relatives aux services de sauvetage de lutte contre les incendies aéroportuaires et services annexes.

1. Si les coûts des mesures, des installations et des services de sauvetage, de lutte contre les incendies aéroportuaires, et de ses services annexes ne sont pas inclus dans l'assiette des redevances déjà existantes dont les redevances d'atterrissage, le Ministre de l'aviation civile, sur proposition de l'Autorité de l'aviation civile d'une part, et du fournisseur de services d'autre part, peut autoriser le recouvrement de ces coûts par l'introduction d'une redevance distincte, désignée « redevance aéronautique relative aux services de sauvetage, de lutte contre les incendies aux aérodromes et à ses services annexes », sous réserve de l'application des principes généraux suivants :

- a) des consultations ont lieu avant que les coûts des mesures, des installations et des services de sûreté aux aérodromes ne soient imputés distinctement aux usagers ;
- b) toutes redevances ou tous transferts des coûts des mesures, des installations et des services de sauvetage, de lutte contre les incendies aéroportuaires et de ses services annexes sont liés directement aux coûts de leur fourniture et visent à ne recouvrer que les coûts correspondants ;
- c) il n'existe aucune discrimination entre les diverses catégories d'usagers dans les redevances qui leur sont imposées pour le niveau de sauvetage, de lutte contre les incendies aéroportuaires et de ses services annexes, assuré. Les coûts additionnels résultant d'un renforcement des services de sauvetage, de lutte contre les incendies aéroportuaires et de ses services annexes mis en œuvre habituellement à la demande de certains usagers peuvent aussi être facturés à ces usagers ;
- d) quand les coûts des mesures de sauvetage, de lutte contre les incendies aéroportuaires et de ses services annexes aux aérodromes sont recouverts au moyen de redevances distinctes, la méthode utilisée est fondée soit sur le nombre de passagers, soit sur les dimensions de l'aéronef, soit sur le poids de l'aéronef, soit sur une combinaison de ces éléments. Les redevances peuvent être également perçues par opération ou par heure et selon le poids de l'aéronef ;
- e) les coûts des mesures de sauvetage, de lutte contre les incendies aéroportuaires et de ses services annexes imputables aux locataires des aérodromes sont recouverts dans les loyers ou au moyen d'autres redevances ;

Article D2.12.3-11. Détermination hors taxes des redevances aéronautiques

1. Les taux des redevances aéronautiques mentionnées aux articles D2.12.3-1 à D2.12.3-10, ainsi que toute autre redevance applicable éventuellement en vertu du présent Titre excluent les taxes applicables.

CHAPITRE 4 DES REDEVANCES EXTRA AÉRONAUTIQUES

Article D2.12.4-1. Critères régissant les redevances extra aéronautiques

1. Les exploitants d'aérodromes sont libres d'établir la nature et les taux des redevances extra aéronautiques et les conditions applicables pour les services commerciaux qu'ils fournissent ou autorisent.

2. Les redevances extra aéronautiques peuvent inclure :

- a) les redevances domaniales ;
- b) les redevances pour l'utilisation des parcs de stationnement pour automobiles ;
- c) les redevances sur les concessions commerciales ;
- d) les redevances pour travaux exécutés pour le compte de tiers et pour prestations fournies aux tiers; et
- e) les redevances pour toutes prestations et pour tous services créés ou autorisés.

3. Nonobstant le paragraphe 1, les exploitants d'aérodromes doivent, dans la poursuite d'objectifs d'optimisation des recettes commerciales :

- a) faire preuve de modération en ce qui concerne les prix imposés au public;
- b) assurer l'efficacité des opérations dans l'aérogare;
- c) répondre aux besoins des passagers; et
- d) ne pas compromettre la sécurité, la sûreté et le développement futur de l'aérodrome.

Article D2.12.4-2. Surveillance des activités commerciales exercées aux aérodromes

1. L'Autorité de l'aviation civile est responsable de la surveillance des activités commerciales exercées aux aérodromes et s'assure que ces activités n'entraînent pas :

- a) la réduction exagérée d'espaces opérationnels pour le traitement des passagers et des marchandises afin de maximiser la génération de revenus par l'utilisation desdits espaces à des fins commerciales,
- b) la conclusion d'accords commerciaux uniques avec des exploitants commerciaux dans le but de conférer des monopoles en éliminant la compétition pour des activités comme l'assistance en escale des passagers et des bagages, la manutention du fret aérien, l'exploitation de commerces de vente au détail, la location de véhicules automobiles ;
- c) l'utilisation de terrains à des fins susceptibles d'hypothéquer le développement futur d'un aérodrome ou à des fins non compatibles avec l'aviation dans le but de générer des revenus domaniaux ; et
- d) la poursuite trop agressive d'objectifs de rentabilité dans toutes les activités ce qui risque de nuire à la compétitivité du pays au plan du tourisme et du commerce en général en plus de susciter les conflits et les critiques des usagers, des voyageurs, des médias d'information et du grand public.

CHAPITRE 5 DE LA CONSULTATION

Article D2.12.5-1. Procédure de consultation pour modifier le système ou le montant des redevances aéronautiques

1. Sous réserve des dispositions contraires prévues par des Conventions internationales, les fournisseurs de services doivent consulter leur Autorité compétente respective et les usagers d'aérodromes avant d'introduire de nouvelles redevances aéronautiques, d'apporter des modifications aux systèmes de redevances aéronautiques ou aux montants des redevances aéronautiques.

2. Lors des consultations, les fournisseurs de services donnent suffisamment de renseignements aux usagers sur le changement proposé, prennent convenablement en considération l'avis des usagers et l'effet que les redevances aéronautiques ont sur leurs activités et font en sorte que les changements soient apportés d'un commun accord avec les usagers.

3. La procédure de consultation doit incorporer les règles suivantes :

- a) lorsqu'un fournisseur de services envisage de procéder à une révision des redevances aéronautiques ou d'instituer de nouvelles redevances aéronautiques, l'Autorité compétente ainsi que les usagers ou les organismes qui les représentent doivent en être avisés au moins trois (3) mois à l'avance ;
- b) lorsqu'il est procédé à une telle révision ou à l'institution de nouvelles redevances aéronautiques, les usagers devraient avoir l'occasion de faire connaître leurs points de vue au fournisseur de services ou aux autorités compétentes et d'avoir des consultations avec eux. À cette fin, l'Autorité compétente et les usagers obtiennent au moins trois (3) mois à l'avance des renseignements transparents et adéquats d'ordre financier, opérationnel etc., qui leur permettent de présenter des observations en connaissance de cause ;
- c) Un préavis d'au moins trente (30) jours de la décision finale au sujet d'une révision des redevances aéronautiques ou de l'institution de nouvelles redevances aéronautiques est donné aux usagers.

Article D2.12.5-2. Consultation obligatoire des usagers lors de grands travaux susceptibles de hausser les coûts et les redevances aéronautiques

1. Lorsqu'ils planifient des grands travaux d'amélioration ou de développement d'aérodrome susceptibles d'avoir une incidence importante sur les coûts et les redevances aéronautiques, les fournisseurs de services doivent consulter les usagers ou les associations qui les représentent avant que les plans relatifs aux divers projets ne soient finalisés.

CHAPITRE 6 DES APPROBATIONS

Article D2.12.6-1. Identification de l'Autorité compétente

1. Dans le présent Titre, l'Autorité compétente est :

- a) pour l'Autorité de l'aviation civile, le Ministre chargé de l'aviation civile et le Ministre chargé des Finances ;
- b) pour un organisme public, son Ministre de tutelle et le Ministre chargé des Finances ; et
- c) pour les exploitants d'aérodromes et autres fournisseurs de services, l'Autorité de l'aviation civile.

Article D2.12.6-2. Processus d'approbation de redevances aéronautiques nouvelles ou révisées

1. Les fournisseurs de services communiquent à leur Autorité compétente respective, leur demande d'institution de nouvelles redevances aéronautiques ou de révision de redevances aéronautiques au moins trois (3) mois à l'avance.

2. L'Autorité compétente procède à l'étude de la demande en vue de son approbation ou non en :

- a) s'assurant que les principes énoncés dans les articles précédents soient respectés ;
- b) prenant en considération le résultat de la consultation avec les usagers relative à cette demande.

3. L'Autorité compétente peut exiger des informations complémentaires auprès du demandeur, et doit rendre sa décision au plus tard trente (30) jours après la tenue de la consultation des usagers.

4. Toute désapprobation doit être justifiée.

Article D2.12.6-3. Publicité des approbations de redevances aéronautiques

1. Les redevances aéronautiques approuvées font l'objet :

- a) pour les redevances imposées par :
 - i) l'Autorité de l'aviation civile, d'un arrêté conjoint du Ministre chargé de l'aviation civile et du Ministre chargé des Finances ;
 - ii) un autre organisme public, d'un arrêté conjoint de son Ministre de tutelle et du Ministre chargé des Finances ;
 - iii) les exploitants d'aérodromes et autres fournisseurs de services, d'une décision de l'Autorité de l'aviation civile ;
- b) d'une publication par voie d'information aéronautique trente (30) jours au moins avant leur entrée en vigueur ;
- c) d'une communication à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article D2.12.6-4. Non-paiement des redevances

1. En cas de non paiement des redevances dues par l'exploitant de l'aéronef, les fournisseurs de service 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.

2. La rétention de l'aéronef pour consignation du montant dû se fait sur ordonnance rendue par la juridiction du lieu où se trouve l'aéronef.

CHAPITRE 7 DES RECOURS CONCERNANT LES REDEVANCES

Article D2.12.7-1. Processus de recours

1. Toute partie justifiant d'un intérêt légitime peut faire recours contre les décisions ou mesures individuelles prises en application du présent Titre, en s'adressant au Bureau des Réclamations de l'Aviation Civile (BRAC).

TITRE 13
DE LA CONSTRUCTION, GESTION ET EXPLOITATION
D'AÉRODROMES CIVILS

CHAPITRE PREMIER
DES PERSONNES AUTORISEES ET DELEGATION DES POUVOIRS

Article D2.13.1-1. Personnes et organismes autorisés à construire, gérer ou exploiter un aérodrome civil à Madagascar

1. Les aérodromes peuvent être construits, gérés ou exploités par les autorités locales, les nationaux malgaches ou toutes autres personnes morales sous réserves des conditions et dispositions fixées dans le présent décret.
2. Les personnes définies au paragraphe 1. sont des personnes physiques de nationalité malgache ou morales de droit malgache.
3. Une personne de nationalité étrangère ou de droit étranger ne peut construire, gérer ou exploiter un aérodrome que sous réserve de l'obtention d'autorisation spéciale des autorités compétentes.

Article D2.13.1-2. Délégation des pouvoirs

1. L'Etat peut déléguer par voie de décret, à une structure les pouvoirs de construire, gérer et exploiter les aérodromes civils qui lui appartiennent.

Article D2.13.1-3. Attributions de la structure

1. La structure chargée de la construction, de la gestion et de l'exploitation des aérodromes civils appartenant à l'Etat détermine et met en œuvre tous les moyens nécessaires pour assurer la conformité à la réglementation requise, l'adéquation aux trafics et la modernisation des infrastructures aéroportuaires.
2. La structure a pour attributions, entre autres, de :
 - a) participer à la planification du développement des aérodromes civils appartenant à l'Etat ;
 - b) construire, gérer et exploiter les aérodromes civils appartenant à l'Etat ;
 - c) conclure des conventions citées à l'article D2.13.2-1 ci-dessous et veiller à leur exécution ;
 - d) déterminer, percevoir et gérer les ressources affectées au domaine aéroportuaire ;
 - e) à la demande de l'Etat, rechercher des financements de programme d'investissement et en assurer l'exécution ;
 - f) à la demande de l'Etat, subventionner le fonctionnement de certains aérodromes ;
 - g) veiller au développement de toutes les plates-formes d'aérodromes civils appartenant à l'Etat.

Article D2.13.1-4. Statut de la structure

1. Le statut juridique de la structure chargée de la construction, de la gestion et de l'exploitation des aérodromes civils appartenant à l'Etat est fixé par voie de décret ;
2. Cette structure est dotée des moyens lui permettant de financer ses activités. Outre les redevances de concession, elle peut recevoir une dotation budgétaire de l'Etat aussi bien en fonctionnement qu'en investissement pour les projets aéroportuaires.

CHAPITRE 2

DES CONVENTIONS PORTANT SUR LA CONSTRUCTION, LA GESTION ET L'EXPLOITATION D'AÉRODROMES CIVILS

Article D2.13.2-1. Différentes formes de convention

1. La construction et la gestion ou l'exploitation des aérodromes civils qui appartiennent à l'État peuvent faire l'objet de différentes formes de convention incluant :

- a) les conventions de concession ;
- b) les conventions d'affermage ;
- c) les conventions de régie intéressée ;
- d) les conventions de gestion ; et
- e) toute autre forme de convention de gestion contractuelle.

2. Les conventions de concession et d'affermage visées ci-dessus font l'objet de cahier de charges-types approuvés par décret pris sous le contreseing du Ministre chargé de l'aviation civile et du Ministre chargé des Finances et du Budget.

3. Une convention de concession et d'affermage qui ne porte pas dérogation au cahier des charges-type s'y rapportant est signée au nom et pour le compte de l'Etat par la structure définie par l'article D2.13.1.3 ci-dessus.

4. Une convention de concession et d'affermage qui porte dérogation au cahier des charges-type s'y rapportant est approuvée par arrêté interministériel du Ministre chargé de l'aviation civile et du Ministre chargé des finances et du budget.

5. Toute autre forme de convention portant sur la construction, la gestion et l'exploitation des aérodromes est signée au nom et pour le compte de l'Etat par la structure définie par l'article D2.13.1.3 ci-dessus.

6. Pour chacun des conventions citées au paragraphe 1 ci-dessus, une redevance dite « de concession » est payée annuellement par leurs titulaires à la structure chargées de la construction, de la gestion et de l'exploitation des aérodromes civils appartenant à l'Etat. Les règles et les principes de détermination de ces redevances de concession sont précisés par l'Autorité de l'aviation civile par voie réglementaire.

Article D2.13.2-2. Contenu des cahiers des charges-types

1. Les cahiers des charges-types fixent, entre autres, les clauses réglementaires applicables aux conventions de concession ou d'affermage, à savoir :

- a) les dispositions générales de la convention, notamment :
 - i) la nature des responsabilités de l'exploitant à l'égard, le cas échéant, de la construction, de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, équipements et matériels, ainsi que la fourniture de toutes les prestations de service nécessaires ou utiles au fonctionnement de l'aérodrome ou des aérodromes faisant partie de la transaction ;
 - ii) la liste et le contenu des exceptions et des exclusions qui s'appliquent à la convention
 - iii) les obligations de services publics ;
 - iv) l'inventaire des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, équipements et matériels incorporés dans la transaction ;

- v) les dispositions de remise et prise en charge des biens immobiliers et mobiliers ;
 - vi) les dispositions afférentes au régime des biens acquis ou construits pendant la durée de la convention ;
 - vii) les dispositions afférentes aux contrats ou engagements conclus antérieurement avec des tiers ;
 - viii) les dispositions afférentes aux audits environnementaux et à la protection de l'environnement ;
 - ix) les dispositions afférentes à l'exercice du contrôle des aspects économiques et techniques de la convention par l'Autorité de l'aviation civile ; et
 - x) les obligations de divulgation d'information et de collaboration lors des contrôles de surveillance par l'Autorité de l'aviation civile.
- b) les obligations éventuelles d'investissements en infrastructures, bâtiments, ouvrages et équipements, notamment :
- i) les obligations de financement des investissements ;
 - ii) les obligations d'entretien des infrastructures, des bâtiments, des ouvrages et des équipements ; et
 - iii) les obligations afférentes à la planification, au développement de l'aérodrome ou des aérodromes et à l'élaboration de plan(s) d'utilisation des terrains et de schéma(s) directeur(s).
- c) les obligations afférentes à l'exploitation, notamment :
- i) les obligations afférentes à l'application des lois et des règlements applicables à la certification des aérodromes ;
 - ii) les obligations afférentes à la sécurité, à la sûreté, aux services d'intervention et de planification d'urgence, à la facilitation ;
 - iii) les règlements d'utilisation et d'exploitation par les usagers ;
 - iv) les obligations concernant le balisage des obstacles, le branchement et l'alimentation en électricité, eau, téléphone, l'éclairage des installations ;
 - v) les conditions afférentes aux horaires et fonctionnement des services d'aérodromes ;
 - vi) les exigences de liberté d'accès, de traitement non discriminatoire et de consultation des usagers ;
 - vii) les exigences concernant les installations et services nécessaires aux administrations chargées du contrôle aux frontières ;
 - viii) les dispositions concernant la suspension des opérations ; et
 - ix) les dispositions afférentes à la constatation d'incidents, d'accidents, ou d'infractions.
- d) les obligations afférentes à l'entretien et à la réhabilitation, notamment :
- i) l'approbation préalable des projets ;
 - ii) le financement des projets ; et
 - iii) la responsabilité pour dommages causés au tiers lors de travaux.
- e) les dispositions administratives et financières, notamment :

- i) le recrutement, la rémunération du personnel et la formation professionnelle ;
 - ii) les dispositions afférentes aux risques divers, à la souscription et au maintien d'assurances de responsabilité professionnelle, sinistre et de responsabilité civile ;
 - iii) l'obligation de comptabiliser et de rapporter les recettes et les dépenses ;
 - iv) l'obligation de communiquer les statistiques d'exploitation ainsi que les états financiers des exploitants d'aérodromes civils à l'Autorité de l'aviation civile ;
 - v) l'obligation de disposer des équipements nécessaires et adéquats afin de remplir les engagements vis-à-vis des autorités;
 - vi) les exigences d'équilibre financier;
 - vii) l'exonération du paiement de redevances accordée à certains usagers en vertu des obligations pour lesquelles Madagascar a conclu des conventions internationales prévoyant ladite exonération ;
 - viii) la comptabilité ;
 - ix) l'amortissement des biens incorporés à l'aérodrome ;
 - x) les budgets, les comptes et rapports annuels ; et
 - xi) le régime fiscal et douanier.
- f) les dispositions traitant de la dévolution en fin de convention des éléments utiles à l'exploitation de l'aérodrome.

CHAPITRE 3

DU CONTRÔLE ET DE LA SURVEILLANCE DES CONVENTIONS PAR L'AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE

Article D2.13.3-1. Programme de contrôle et de surveillance des conventions

1. Dans les limites de ses pouvoirs définis dans le décret portant organisation de l'Administration de l'aviation civile, l'Autorité de l'aviation civile développe et met en oeuvre un programme de contrôle et de surveillance des dispositions des différentes conventions conclues pour la construction, la gestion et l'exploitation des aérodromes appartenant à l'État.

2. Le programme de contrôle et de surveillance des conventions vise à :

- a) veiller à ce qu'il ne se développe aucune situation d'abus de monopole ;
- b) veiller à ce que la rémunération des capitaux investis soit maintenue à un niveau raisonnable ;
- c) veiller à la transparence des coûts et de leur recouvrement ;
- d) assurer que toutes les obligations et responsabilités de l'État en vertu de la Convention de Chicago et de ses Annexes, ainsi que dans le cadre d'autres accords internationaux, notamment des accords de services aériens, auxquels l'État est partie sont observées ;
- e) assurer que la qualité et l'efficacité des services fournis sont maintenues à des niveaux acceptables et utiliser des moyens appropriés pour mesurer les résultats et la productivité ;
- f) assurer que l'attention voulue est accordée aux besoins en investissements d'infrastructure ; et
- g) veiller à la protection des intérêts publics, des usagers, des consommateurs et de l'environnement ;
- h) veiller au respect des normes de sûreté et de sécurité.

TITRE 14
DES DISPOSITIONS FINALES

Article D2.14.1-1. Abrogation des dispositions antérieures

1. Toutes dispositions antérieures contraires au présent Décret sont et demeurent abrogées, notamment celles du :

- Décret n° 61-008 du 11 janvier 1961 relatif aux conditions de création, de mise en service, d'utilisation et de contrôle des aérodromes ;
- Décret n° 62-191 du 02 mai 1962 relatif au classement et à l'affectation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;
- Décret n° 98-322 du 16 avril 1998 portant réglementation des services d'assistances en escale à Madagascar ;
- Décret 2004-161 du 03 Février 2004 portant certification des aérodromes ;
- Décret 2008-188 du 15 Février 2008 portant règlementation des aérodromes.

Article D2.14.1-2. Exécution - Publication

1. En raison de l'urgence et conformément aux dispositions des articles 4 et 6 alinéa 2 de l'ordonnance n° 62-041 du 19 septembre 1962 relative aux dispositions générales de droit interne et de droit international privé, le présent décret entre immédiatement en vigueur dès sa publication par voie radiodiffusée ou télévisée, indépendamment de sa publication au Journal Officiel de la République.

2. Le Ministre des Transports et le Ministre de la Communication sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent Décret qui sera publié au Journal Officiel de la République.

Fait à Antananarivo, le 15 janvier 2013

PAR LE PREMIER MINISTRE
CHEF DU GOUVERNEMENT,

Jean Omer BERIZIKY

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

LE MINISTRE DE LA COMMUNICATION

Benjamina Ramarcel RAMANANTSOA

Harry Laurent RAHAJASON

Pour ampliation conforme

Antananarivo, le 08 MAR 2013

LE SECRETAIRE GENERAL
DU GOUVERNEMENT



RALALA Roger