

Loi 00-032 2000-12-19 PR_00 portant code de l'Aviation civile**Table des matières**

- Livre I
 - TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES
 - TITRE II : STATUT JURIDIQUE DES AERONEFS
 - Chapitre 1 : Immatriculation et Nationalité
 - Chapitre 2 : Rapports Juridiques à Bord d'un aéronef
 - Chapitre 3 : Propriété
 - Chapitre 4 : Hypothèque et Privilèges sur les Aéronefs
 - Chapitre 5 : Saisie et Vente Forcée des Aéronefs
 - TITRE III : CIRCULATION DES AERONEFS
 - Chapitre I : Droit de Circulation
 - Chapitre 2 : Types de circulation aérienne et règles de l'air
 - Chapitre 3 : Atterrissage
 - Chapitre 4 : Télécommunications radioélectriques
 - Chapitre 5 : Police de la circulation
 - Section I : Généralités
 - Section II : Conditions de navigabilité
 - Section III : Conditions techniques d'exploitation des aéronefs
 - Section IV : Usage des appareils photographiques, cinématographiques, de télédétection et d'enregistrement de données de toute nature
 - Chapitre 5 : Redevances de route
 - TITRE IV : DOMMAGES ET RESPONSABILITES
 - Chapitre 1 : Responsabilité des équipages et des exploitants
 - Chapitre 2 : Accidents - Epaves - Disparition d'aéronefs
 - Chapitre 3 : Assistance et Sauvetage
 - TITRE V : DISPOSITIONS PENALES
- LIVRE II : AERODROMES
 - TITRE I : STATUT GENERAL DES AERODROMES
 - Chapitre 1 : Création, Exploitation, Contrôle
 - Chapitre 2 : Classification et Définitions
 - Chapitre 3 : Aérodrômes ouverts à la circulation aérienne publique
 - Chapitre 4 : Redevances d'Aéronefs
 - TITRE II : SERVITUDE AREONAUTIQUE
 - TITRE III : DISPOSITIONS PENALES
- LIVRE III : TRANSPORT AERIEN
 - TITRE I : DEFINITION - GENERALITES
 - TITRE II : CONTRAT DE TRANSPORT
 - Chapitre 1 : Transports des marchandises
 - Chapitre 2 : Transport des personnes

- [Chapitre 3 : Affrètement et location](#)
- [TITRE III : ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN](#)
 - [Chapitre 1 : Transporteurs Tchadiens et assimilés](#)
 - [Chapitre 2 : Transporteurs étrangers](#)
 - [Chapitre 3 : Transport Sanitaire](#)
 - [Chapitre 4 : Sanctions](#)
- [LIVRE IV : PERSONNEL NAVIGANT](#)
 - [TITRE I : BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS](#)
 - [TITRE II : COMMANDANT DE BORD ET EQUIPAGE](#)
 - [TITRE III : DISCIPLINE](#)
 - [TITRE IV : DISPOSITIONS PENALES](#)
- [DISPOSITIONS FINALES](#)

Vu la Constitution

Livre I

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 1^{er} : Est qualifié aéronef pour l'application du présent Code tout appareil pouvant se soutenir et se mouvoir dans l'atmosphère.

Article 2 : Les aéronefs utilisés pour les services tels que les services militaires, de douane ou de la police ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

Article 3 : La définition des différents types d'aéronefs est fixée par voie réglementaire.

TITRE II : STATUT JURIDIQUE DES AERONEFS

Chapitre 1 : Immatriculation et Nationalité

Article 4 : Tout aéronef civil doit être immatriculé sur un registre par les soins du Ministre chargé de l'Aviation Civile, dans les conditions fixées par voie réglementaire. L'inscription au registre identifie l'aéronef.

Article 5 : Tout aéronef immatriculé au registre tchadien a la nationalité tchadienne et doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation prévues par les textes réglementaires.

Article 6 : Seuls peuvent être inscrits au registre les aéronefs possédant un certificat de navigabilité en état de validité, ou un document en tenant lieu, accordé dans les conditions fixées par le Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Article 7 : Est immatriculé au registre défini à l'article 4 ci-dessus, l'aéronef appartenant à une ou des personnes physiques ou morales de nationalité tchadienne, ou assimilées.

Article 8 : Pour qu'une ou des personnes soient considérées au sens de la présente loi comme de nationalité tchadienne, il faut :

- dans les sociétés de personnes, que tous les associés soient de nationalité tchadienne ;
- dans les sociétés à responsabilité limitée, que les propriétaires de la majorité des parts et les gérants soient de nationalité tchadienne ;
- dans les sociétés par actions, que le Président, le Directeur Général et la majorité des membres du conseil d'administration soient de nationalité tchadienne ;

Des dérogations peuvent être accordées par le Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Article 9 : Sous réserve des dispositions de l'article 11 ci-après, tout aéronef appartenant à un étranger dont le domicile légal est au Tchad ou appartenant à une société ou à une association sous contrôle étranger dont le siège est au Tchad peut être immatriculé au Tchad.

Il en est de même de l'aéronef dont le propriétaire exerce une activité utile au développement économique ou social du Tchad.

Cependant l'inscription d'un aéronef appartenant à une personne physique ou morale étrangère non assimilée à une personne tchadienne doit faire l'objet d'une autorisation délivrée par le Ministre chargé de l'Aviation Civile. La décision d'autorisation d'inscription ou de refus est prise par arrêté non motivé.

Article 10 : Un aéronef immatriculé au Tchad perd la nationalité tchadienne si les conditions prévues à l'article précédent ne sont plus remplies ou si son propriétaire le fait immatriculer en pays étranger.

Article 11 : Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre tchadien qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

Article 12 : Dans le cas où l'une des conditions prévues aux articles 7 et 9 ne se trouve plus remplie, le propriétaire de l'aéronef doit en faire la déclaration au fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation, lequel procède à la

radiation de l'inscription. A défaut de déclaration du propriétaire, la radiation du registre d'immatriculation sera prononcée par le Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Chapitre 2 : Rapports Juridiques à Bord d'un aéronef

Article 13 : Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en vol sont régis par la loi de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef toutes les fois que la loi territoriale serait normalement compétente.

Article 14 : Les tribunaux tchadiens sont compétents pour connaître de toute infraction commise à bord d'un aéronef immatriculé au Tchad.

Article 15 : En outre, en cas de crime ou délit commis à bord d'un aéronef étranger, les tribunaux tchadiens sont compétents dans les cas suivants :

- a. lorsque l'auteur ou la victime est de nationalité tchadienne ;
- b. lorsque l'aéronef atterrit au Tchad après le crime ou le délit ;
- c. lorsque l'aéronef a été donné en location sans équipage à une personne physique ou morale qui a sa résidence permanente ou le siège principal de son exploitation au Tchad ;
- d. en cas de détournement d'un aéronef ou de tout autre acte de violence dirigé contre les passagers ou l'équipage, lorsque l'auteur présumé ou son complice se trouve au Tchad ;

en cas d'infraction ou tentative d'infraction figurant parmi celles énumérées aux a), b) et c) du premier alinéa de l'article 1^{er} de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'Aviation Civile signée à Montréal le 21 septembre 1971, lorsque l'auteur présumé ou son complice se trouve au Tchad.

Article 16 : Les tribunaux compétents sont ceux soit du lieu d'atterrissage, soit du lieu de l'arrestation, au cas où l'auteur de l'infraction serait arrêté dans un lieu autre que l'atterrissage.

Article 17 : En cas d'infraction à bord d'un aéronef tchadien, le commandant de bord peut prendre toutes mesures qu'il juge nécessaires au bon ordre.

Article 18 : Pour l'application du présent chapitre, un aéronef est considéré comme " en vol " depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin.

Lorsqu'il s'agit d'un aérostat, "en vol" s'applique à la période comprise entre le moment où cet aérostat est détaché du sol et celui où il est de nouveau fixé.

Chapitre 3 : Propriété

Article 19 : L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir copie conforme.

Article 20 : Les aéronefs constituent des biens meubles pour l'application des règles posées par le code civil. Toutefois, la cession de propriété doit être constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que l'inscription au registre d'immatriculation. Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété doivent être inscrits sur le registre à la requête du nouveau propriétaire.

Chapitre 4 : Hypothèque et Privilèges sur les Aéronefs

Article 21 : Les aéronefs, tels qu'ils sont définis à l'article 1^{er}, ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties. L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, hélices, appareils de bord et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elle fasse corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Article 22 : L'hypothèque peut grever par un seul acte ou partie de la flotte aérienne appartenant à un même propriétaire à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte.

Article 23 : L'hypothèque peut être étendu à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués à condition que lesdites pièces soient individualisées.

Ces pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de la publicité prévue à l'article 24 ci-dessous. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

Article 24 : Les pièces de rechange visées à l'article précédent comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs hélices, appareils de radio, instruments, équipements, garnitures, parties de ces divers éléments et plus généralement tous objets de quelque nature que ce soit conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

Une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affiches, devra avertir dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées et mentionner le registre où l'hypothèque est inscrite ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

Un inventaire indiquant la nature et le nombre desdites pièces est annexé au document inscrit.

Article 25 : L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit, l'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il est soumis à la législation de droit commun en matière d'enregistrement.

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

Article 26 : Un aéronef en construction ne peut être hypothéqué que s'il a été préalablement déclaré au service chargé de la tenue du registre d'immatriculation. Cette déclaration indique les principales caractéristiques de l'aéronef en construction ; il en est délivré récépissé.

Article 27 : En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

Avant tout paiement, l'assureur doit requérir un état des inscriptions hypothécaires. Aucun paiement n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers figurant sur ledit état.

Article 28 : Toute hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

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

Article 29 : S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur les mêmes aéronefs, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

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

Article 30 : L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article 31 : L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'année courante.

Article 32 : Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

Article 33 : Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs suivent leur gage en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 34 et 37 ci-dessous.

Article 34 : Sont seules privilégiées sur aéronefs, par référence aux hypothèques, les créances suivantes :

1. les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et la distribution de son prix, dans l'intérêt commun des créanciers ;
2. les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef ;
3. les frais indispensables engagés pour sa conservation ;
4. les créances résultant du contrat d'engagement des membres de l'équipage de conduite et des autres personnes employées au service du bord, mais, en ce qui concerne les salaires, pour une durée de six mois au plus ;
5. les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation et à l'atterrissage.

Article 35 : Les privilèges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 27. Ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

Ils s'éteignent trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après avoir fait reconnaître amiablement son montant ou, à défaut, avoir introduit une action en justice à son sujet.

Ils s'éteignent encore indépendamment des modes normaux d'exécution des privilèges :

1. par la vente en justice de l'aéronef, faite dans les formes prévues par décret ;
2. au cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard un mois après publication de la cession dans un journal d'annonces légales du domicile du vendeur, à moins que, avant l'expiration de ce délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur au domicile élu par lui dans les publications.

Article 36 : Les créances visées à l'article 34 sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article.

Les créances de même rang viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance.

Toutefois, les créances visées à l'article 34, 2^{ème} et 3^{ème}, sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Article 37 : Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 34 ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges. Toutefois, en cas de vente au Tchad d'un aéronef grevé dans un Etat partie à la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs signée à Genève le 19 juin 1948, les droits prévus à l'article 1^{er} de ladite convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface en vertu de l'article VII.5 de ladite convention.

Article 38 : Sauf le cas de vente forcée dans les formes prévues par décret, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre Etat, sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires. Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation doit refuser toute radiation.

Chapitre 5 : Saisie et Vente Forcée des Aéronefs

Article 39 : Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, signée à Genève le 19 juin 1948 aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

Toutefois si un aéronef hypothéqué cause un dommage aux tiers à la surface, au Tchad, les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas opposables aux victimes ou leurs ayants droit saisissant l'aéronef cause de dommage ou tout autre aéronef ayant le même propriétaire.

Article 40 : Sans préjudice de peines plus graves s'il y a lieu sera puni des peines prévues par le Code Pénal le fait de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevés d'un hypothèque rechanges grevés d'une hypothèque régulièrement inscrite.

Seront punies des mêmes peines toutes manœuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie.

Article 41 : Les aéronefs tchadiens, et sous réserve de réciprocité, les aéronefs sont exempts de saisie conservatoire dans les conditions fixées par la convention pour l'unification de certaines règles relatives conservatoires des aéronefs, signée à ROME le 29 mai 1993, ou de toute convention la modifiant et applicable au Tchad.

Article 42 : En cas de saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, le propriétaire de l'aéronef étranger ou son représentant, peut obtenir mainlevée de la saisie moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, est fixé dans le plus bref délai possible par le Président du Tribunal de Première Instance du lieu de la saisie.

Sont exempts de saisie les aéronefs en service sur les lignes de transport public et les pièces de rechange et accessoires indispensables à leur utilisation, à condition, s'il s'agit d'aéronefs étrangers, qu'ils soient entrés régulièrement sur le territoire tchadien et que la réciprocité soit prévue.

Article 43 : Lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié au Tchad ou que l'aéronef est de nationalité étrangère, tout créancier a le droit de pratiquer une saisie conservatoire avec l'autorisation du Président du Tribunal de Première Instance du lieu où l'appareil a atterri.

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

Article 44 : En cas de dommages causés à la surface par la chute d'un aéronef étranger ou dont le propriétaire est domicilié à l'étranger, comme aussi en cas d'infraction au présent Code par un étranger, tous les agents chargés de l'exécution du présent Code et spécialement l'autorité administrative du lieu d'atterrissage peuvent faire appel à la force publique pour retenir l'aéronef pendant quarante huit heures afin de permettre au juge de se rendre sur les lieux et d'arbitrer les montants des dommages causés, mais aussi, en cas d'infraction des amendes et des frais encourus.

Le délai fixé à l'alinéa précédent peut être porté au double en cas de nécessité.

Article 45 : Les personnes visées aux articles 126 et 127 ont le droit de saisir à titre conservatoire tout aéronef tchadien ou étranger qui ne remplit pas les conditions prévues par le présent livre pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction.

TITRE III : CIRCULATION DES AERONEFS

Chapitre I : Droit de Circulation

Article 46 : Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire tchadien, sous réserve d'observer la réglementation relative à la navigation et la circulation aérienne. Toutefois, les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire tchadien que si ce droit leur est accordé par une convention

internationale ou diplomatique ou s'ils reçoivent à cet effet, une autorisation qui doit être spéciale et temporaire.

Le présent article ne fait obstacle à l'application des dispositions particulières aux vols commerciaux.

Article 47 : Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans les conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire.

Article 48 : Un aéronef ne doit pas être conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la sécurité des personnes ou des biens à la surface.

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

Article 49 : Un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion, en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par le Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Article 50 : Le survol de certaines zones ou, dans des circonstances exceptionnelles de l'ensemble du territoire tchadien peut être interdit par voie réglementaire pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être spécialement indiqués.

Article 51 : Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, d'atterrir sur l'aérodrome le plus rapproché en dehors de la zone interdite.

Lorsqu'un territoire est déclaré en état de siège et le survol de ce territoire interdit tout aéronef ayant contrevenu à cette interdiction sera saisi dès l'atterrissage en un point quelconque du territoire national, et ses occupants déférés devant le tribunal correctionnel, sous inculpation d'espionnage, si le commandant de bord ne peut justifier des raisons qui l'ont amené à survoler le territoire.

Si l'aéronef est aperçu en vol, il doit se conformer à la première injonction, ralentir sa marche, descendre à l'altitude et atterrir sur l'aérodrome qui lui est indiqué.

Article 52 : Les mesures d'interdiction de survol prévues à l'article 50 ci-dessus sont prises, par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile et, lorsque des raisons d'ordre militaire sont invoquées, par arrêté conjoint du Ministre chargé de l'Aviation Civile et du Ministre de la Défense.

Toutefois, lorsqu'elles présentent un caractère urgent et qu'en outre la zone interdite ne dépasse pas une hauteur de 1 000 mètre au-dessus du sol, et ne concerne pas les zones d'approche immédiate des aérodromes, les mesures d'interdictions de survol peuvent être décidées, pour une durée qui ne peut excéder quatre jours consécutifs, éventuellement renouvelables une fois pour une durée égale, par voie réglementaire.

Article 53 : Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec autorisation donnée par l'autorité administrative après avis de l'autorité aéronautique compétente.

Si l'épreuve consiste dans un trajet comportant plusieurs atterrissages successifs, l'autorisation est donnée par le Ministre de l'Intérieur après avis du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Chapitre 2 : Types de circulation aérienne et règles de l'air

Article 54 : L'utilisation des aéronefs se fait conformément à la réglementation de la circulation aérienne.

Article 55 : La circulation aérienne comprend :

- La circulation générale ;
- La circulation militaire opérationnelle.

Article 56 : - La circulation générale est constituée par l'ensemble des mouvements aériens des aéronefs civils et des aéronefs d'Etat lorsque ceux-ci effectuent des vols assimilables aux précédents du fait de leur nature. Elle relève de la compétence du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Article 57 : La circulation militaire à caractère opérationnel est constituée par ceux des mouvements aériens militaires qui échappent, pour des raisons d'ordre technique ou d'ordre militaire, au contrôle des services de la circulation aérienne. Elle relève de la compétence du Ministre des Armées.

Article 58 : Les règles applicables à l'un des types de circulation devront être compatibles avec celles qui régiront l'autre type de circulation. A cet effet, les textes qui déterminent ces règles seront pris après accord des Ministres intéressés.

Article 59 : Les règles de l'air sont définies par voie réglementaire. Elles s'imposent à tous les aéronefs compris dans la circulation aérienne générale dans l'espace aérien où les services de la circulation aérienne sont assurés par l'Administration tchadienne ou pour son compte.

Elles s'imposent également en dehors de cet espace aérien, aux aéronefs portant les marques de nationalité et d'immatriculation tchadiennes dans la mesure où elles sont compatibles avec les règles édictées par l'Etat ou l'organisme international qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent ces aéronefs.

Article 60 : Pour l'application des règles et pour les besoins de la circulation aérienne, la nuit se définit comme la période comprise entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile.

Le crépuscule civil finit lorsque le soleil est au 6° au-dessus de l'horizon, soit par convention, quinze minutes après l'heure du coucher du soleil au lieu déterminé.

L'aube civile commence lorsque le soleil est au 6° au-dessus de l'horizon, soit par convention, quinze minutes avant le lever du soleil au lieu déterminé.

Les mesures du lever et du coucher du soleil en un lieu déterminé se calculent au moyen des éphémérides aéronautiques ou à l'aide du monogramme annuel diffusé par le service d'information aéronautique.

Article 61 : Le territoire de la République du Tchad est partiellement classé région inhospitalière de type 1 et 2, l'atterrissage accidentel d'un aéronef mettant ses occupants en danger du fait des conditions climatiques, du manque de moyen de subsistance ou de délais pour les secourir.

Article 62 : Le règlement d'assistance météorologique à la navigation aérienne s'applique, dans l'espace aérien où les services de la circulation aérienne sont assurés par l'administration tchadienne ou pour son compte, à tous les vols d'aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale et à tous les services assurés par l'Administration relativement à la préparation et à l'exécution de ces vols.

Article 63 : Le règlement d'assistance météorologique à la navigation aérienne s'applique, en dehors de l'espace aérien précisé à l'article précédent, aux aéronefs portant des marques de nationalité et d'immatriculation tchadiennes dans la mesure où ses dispositions restent compatibles avec les règles régissant l'espace aérien où évoluent ces aéronefs.

Article 64 : La réglementation concernant l'exploitation technique des aéronefs tchadiens est applicable aux aéronefs immatriculés à l'étranger, durant leur présence (survol), escale, opérations en vol et au sol) dans les limites des territoires où la législation et la réglementation en matière de circulation aérienne relèvent de la compétence des autorités de la République du Tchad.

Toutefois, le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut accorder des dérogations à la règle précédente, notamment en admettant l'application dans certains domaines de

règles donnant un niveau de sécurité équivalent ou l'application du règlement de l'Etat d'immatriculation.

Article 65 : L'Etat peut confier à un organisme technique public ou privé la charge de gérer les installations et services de la navigation aérienne dans les conditions qui seront fixées par voie réglementaire.

Chapitre 3 : Atterrissage

Article 66 : Hors le cas de force majeure et les cas prévus à l'alinéa suivant les aéronefs ne peuvent atterrir et prendre le départ que sur les aérodromes régulièrement établis.

Un décret pris sur le rapport du Ministre chargé de l'Aviation Civile et du Ministre de l'Intérieur, fixe les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome, avec l'accord de la personne qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé.

Cet accord n'est toutefois pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'opération d'assistance ou de sauvetage pour lesquelles il est recouru à des aéronefs.

Article 67 : Au cas d'atterrissage ou d'amerrissage sur une propriété privée, la personne ayant la jouissance du terrain ou du plan ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'aéronef dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnée, sauf le cas prévu à l'article 44 ci-dessus.

Article 68 : Les aéronefs qui effectuent un parcours international ne peuvent se poser sur des aérodromes douaniers.

Ils peuvent être tenus de suivre une route aérienne pour franchir la frontière.

Un arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile fixe la liste des aérodromes douaniers et en détermine les conditions d'ouverture.

Article 69 : L'autorisation d'atterrir hors d'un aérodrome douanier fixe l'aérodrome d'arrivée et de départ, la route aérienne à suivre et les signaux à donner au passage de la frontière.

Article 70 : Tout atterrissage d'un aéronef civil effectué sans autorisation hors d'un aérodrome régulièrement établi doit être notifié à l'autorité locale civile ou militaire la plus proche, suivant les dispositions prévues par la réglementation relative aux incidents aériens. Tout atterrissage, hors d'un aéroport douanier, d'un aéronef effectuant un parcours international doit être signalé aux services des douanes et de police les plus proches.

Article 71 : Sans préjudice des pénalités qu'il encourt éventuellement pour les infractions qu'il aurait commises, le pilote peut être autorisé, sur sa demande et sous sa responsabilité, à décoller du lieu où il s'est posé.

L'autorisation est délivrée par l'autorité compétente. Elle tient compte du type de l'aéronef, de l'état du terrain et des dégagements.

Le pilote est responsable des dommages causés par l'exécution des manœuvres de décollage.

Chapitre 4 : Télécommunications radioélectriques

Article 72 : L'installation et l'exploitation de stations radioélectriques pour les besoins de l'Aviation Civile sont régies par les dispositions réglementaires applicables aux télécommunications radio-électriques.

Article 73 : Aucun appareil de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destiné à assurer les communications du service mobile aéronautique ne peut être destiné et utilisé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale ; il en est de même pour les équipements de radionavigation ou de détection électromagnétique.

Les aéronefs affectés à un service public de transport de voyageurs doivent être munis des appareils de télécommunications radioélectriques définis par la réglementation en vigueur. Le personnel affecté aux télécommunications radioélectriques doit être muni des brevets et qualifications requis.

Chapitre 5 : Police de la circulation

Section I : Généralités

Article 74 : Tout aéronef atterrissant sur un aérodrome ou sur une propriété privée est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives.

Article 75 : Tout aéronef en circulation en quelque lieu qu'il se trouve, doit se soumettre aux injonctions des postes et aéronefs de police et de douane, sous quelque forme que cette injonction lui soit donnée.

Article 76 : Les aéronefs évoluant exclusivement sur les aérodromes et dans les zones agréées par l'autorité administrative comme champs d'expérience, ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre, tant que les évolutions ne donnent pas lieu à un spectacle public. Ils ne peuvent, toutefois, transporter des passagers que s'ils sont munis du certificat de navigabilité.

Article 77 : Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, sont reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire si l'équivalence a été admise par convention internationale ou par voie réglementaire.

Article 78 : Tout pilote d'aéronef effectuant, selon les règles de vol à vue, un vol comportant le franchissement, dans l'un ou l'autre sens, des frontières du Tchad doit avoir, au préalable, déposé un plan de vol.

Tout pilote d'aéronef motopropulsé équipé de moyens de radiocommunication, désirant pénétrer à l'intérieur de l'espace aérien tchadien en évoluant selon les règles du vol à vue, doit se mettre en liaison radiotéléphoniste avec les services de la circulation aérienne lors du franchissement de la frontière ou, si la liaison n'a pu être établie à ce moment, dès que possible.

Si pour des raisons indépendantes de sa volonté, et notamment si l'aéronef ne comporte pas de moyens de radiocommunication, le pilote n'a pu établir cette liaison pendant le vol, il doit, dès l'atterrissage, se mettre en rapport avec les services locaux de la circulation aérienne.

Section II : Conditions de navigabilité

Article 79 :

1. Un aéronef ne peut être utilisé pour la circulation aérienne que :
 - a. S'il est muni d'un document de navigabilité en état de validité ; ce document, propre à chaque appareil, peut être soit un certificat de navigabilité, soit un certificat de navigabilité spécial, soit un laissez-passer provisoire.
 - b. S'il est apte au vol, c'est-à-dire s'il répond à tout moment aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qui est propre et aux règles servant de base au maintien en état de validité de ce document.
 - c. Si cette utilisation est faite conformément aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité.
2. Un certificat de type est délivré dès lors que les conditions relatives à la sécurité notifiées au postulant sont remplies pour un type déterminé d'aéronef. Un certificat de navigabilité n'est délivré pour un aéronef que si l'appareil est conforme à un type déjà certifié. Par dérogation provisoire aux dispositions des deux alinéas précédents et dans des conditions fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile, un aéronef dont le type n'a pas été certifié peut obtenir un certificat de navigabilité si, à la date de la première immatriculation d'un exemplaire de ce type, un certificat de type n'était pas exigé par la réglementation en vigueur ou si, à la

date de la demande, un aéronef de même type est muni d'un certificat de navigabilité tchadien valide ou périmé depuis moins d'un an. Un certificat de navigabilité spécial n'est délivré pour un aéronef que si l'appareil satisfait à des conditions de sécurité qui lui sont propres et qui ont été notifiées au postulant.

Un laissez-passer provisoire n'est délivré pour un aéronef que sous réserve des restrictions imposées par le Ministre chargé de l'Aviation Civile dans l'intérêt de la sécurité des tiers et relatives notamment à ses conditions d'utilisation.

3. Les aéronefs mentionnés ci-après peuvent faire l'objet de l'exemption de certaines obligations énumérées ci-dessus, à condition de respecter des dispositions particulières fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile et portant, en tant que de besoin, aussi bien sur la conception des appareils que sur les conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent :
 - a. Les aéronefs captifs ou tractés à partir de la surface du sol ou de l'eau ;
 - b. Les aéronefs qui ne transportent aucune personne à bord ;
 - c. Les aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés ou faiblement motorisés définis par le Ministre chargé de l'Aviation Civile ;
 - d. Les ballons ;
 - e. Les parachutes.

Article 80 : Aucun aéronef appartenant à l'une des catégories définies par le Ministre chargé de l'Aviation Civile ne peut être utilisé pour la circulation aérienne sans être muni d'un certificat individuel de limitation de nuisances en état de validité attestant qu'il est conforme à un type déjà certifié. Le certificat de type atteste que les conditions relatives à la limitation de nuisances notifiées au postulant sont remplies pour un type déterminé d'aéronef.

Toutefois, un aéronef appartenant à l'une des catégories définies conformément à l'alinéa précédent et non muni du certificat individuel de limitation de nuisances prévu audit alinéa peut être utilisé pour la circulation aérienne s'il est muni ;

- a. Soit d'un certificat spécial de limitation de nuisance attestant qu'il satisfait à des conditions qui lui sont propres et qui ont été notifiées aux postulants ;
- b. Soit d'un laissez-passer provisoire assorti de toutes restrictions jugées utiles.

Article 81 : Doivent se trouver à bord ceux des documents suivants qui sont exigés, en fonction du type d'aéronef et de la nature du vol, par les décrets prévus à l'article 82 ci-dessous :

- le certificat d'immatriculation ;
- le document de navigabilité ;
- le certificat de limitation de nuisances ;

- les licences ou certificats de l'équipage ;
- le carnet de route ;
- le manuel d'exploitation
- la licence de station d'aéronefs ;
- le certificat d'exploitation de l'installation radioélectrique de bord ;
- la liste nominative des passagers ;
- le manifeste du fret.

Article 82 : Le Ministre chargé de l'Aviation Civile fixe par décret :

- a. les conditions de délivrance et de maintien en état de validité des certificats et laissez-passer ;
- b. les conditions du maintien de l'aptitude au vol et de son contrôle ;
- c. les règles d'utilisation des aéronefs et du contrôle y afférent ;
- d. la liste et le contenu des documents de bord déterminés en fonction des types d'aéronefs et de la nature des vols.

Article 83 : L'Etat peut confier à un organisme public ou privé la charge d'assurer le contrôle pour la délivrance et le maintien des certificats de navigabilité et documents en tenant lieu, dans des conditions qui seront fixées par voie réglementaire.

Section III : Conditions techniques d'exploitation des aéronefs

Article 84 : Les conditions techniques dans lesquelles est autorisée l'exploitation des aéronefs des différents types sont fixées par voie réglementaire.

Section IV : Usage des appareils photographiques, cinématographiques, de télédétection et d'enregistrement de données de toute nature

Article 85 : Sont prohibés les enregistrements par appareils photographiques, cinématographiques ou par tout autre capteur, des zones qui ont fait l'objet d'une interdiction par arrêté.

La liste des zones interdites à la photographie aérienne est déposée et doit être consultée dans les préfectures. La diffusion de cette liste à l'ensemble des utilisateurs aériens peut être assurée par les organismes régionaux et locaux de l'aviation civile. La vérification de la possibilité d'effectuer librement des prises de vue photographiques ou cinématographiques incombe au pilote de l'appareil et, éventuellement, à l'employeur de celui-ci.

Sont assujetties à la possession d'une autorisation les personnes utilisant tout appareil d'enregistrement d'images ou de données en dehors du spectre visible tel que thermographe, radar, etc.

Une autorisation est également exigée pour les personnes désireuses d'effectuer à titre privé ou à titre professionnel des enregistrements d'images ou de données de toute nature au-dessus du territoire tchadien.

Les autorisations prévues au présent article sont délivrées par le Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Sous réserve du contrôle de police visé à l'article 88, la prise de vues photographiques et cinématographiques est tolérée, à titre occasionnel, à bord des aéronefs appartenant à des compagnies assurant le service sur les lignes commerciales régulièrement autorisées.

18

Article 86 : La durée de validité des autorisations visées à l'article 85 est au maximum de trois (3) ans. Néanmoins, à un moment quelconque de sa validité, l'autorisation peut être suspendue.

Article 87 : Le traitement des supports d'enregistrement d'images effectué par le titulaire des autorisations doit être effectué dans les conditions fixées par l'autorisation.

Article 88 : A tout moment les appareils, pellicules, films et supports divers et leurs reproductions peuvent être examinés, à titre de contrôle, par les services de police, qu'il s'agisse des titulaires d'autorisations ou des opérateurs occasionnels.

Article 89 : Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas à l'aviation militaire ni aux aéronefs d'Etat, qui font l'objet de dispositions particulières.

Chapitre 5 : Redevances de route

Article 90 : L'usage des installations et services mis en œuvre par l'Etat au-dessus du territoire tchadien et dans son voisinage, pour la sécurité de la circulation aérienne en route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services radiocommunication et de météorologie, donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus, dite redevance de route, dont la gestion peut être confiée à un organisme public ou privé.

Les conditions de perception et les taux applicables aux redevances de route sont fixés par voie réglementaire.

TITRE IV : DOMMAGES ET RESPONSABILITES

Chapitre 1 : Responsabilité des équipages et des exploitants

Article 91 : Les pilotes sont tenus, au cours de la circulation aérienne générale, de se conformer aux règlements relatifs à la police de la circulation, à la route, aux feux et

aux signaux, et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

Article 92 : En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément aux dispositions du Code Civil.

Article 93 : L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface.

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

Article 94 : Sauf autorisation spéciale, il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques, à l'exception du lest réglementaire.

Au cas de jet par suite de force majeure ou de jet de lest réglementaire ayant causé un dommage aux personnes et biens à la surface, la responsabilité sera réglée conformément aux dispositions de l'article précédent.

Article 95 : Au cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.

Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'en est responsable que si le tiers établit une faute de sa part.

Article 96 : L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur.

S'il s'agit d'une avarie causée à un appareil en circulation, le tribunal du lieu du dommage est celui dans la circonscription duquel la victime a été obligée d'atterrir après l'avarie.

Chapitre 2 : Accidents - Epaves - Disparition d'aéronefs

Article 97 : Tout accident affectant ou pouvant affecter la sécurité d'un aéronef, survenu au sol ou dans l'espace aérien tchadien, doit être déclaré par le commandant de bord ou au commandant d'aérodrome le plus proche soit au centre de contrôle régional avec lequel il est en liaison. Il est précisé dans la déclaration si l'accident ou l'incident a causé des dommages aux personnes ou aux biens.

Si le commandant de bord est hors d'état de faire la déclaration mentionnée à l'alinéa précédent, celle-ci incombe aux dirigeants de la compagnie exploitant l'aéronef, au président de l'aéro-club dont dépend cet aéronef, ou au propriétaire de l'appareil. La déclaration est faite, dans ce cas, au service du Ministère chargé de l'Aviation Civile qui est responsable des enquêtes sur les accidents d'aéronefs.

Article 98 : Le Ministère chargé de l'Aviation Civile fait procéder à toutes investigations et enquêtes en vue de rechercher et de constater les causes des incidents ou accidents.

Article 99 : Quand la commission d'enquête prévue à l'article précédent conclut à une faute professionnelle, un double du dossier est dressé directement au conseil de discipline de l'Aéronautique Civile, prévu à l'article 218 ci-après.

Article 100 : Si l'accident ou l'incident entraîne des dommages aux personnes ou aux biens transportés, le procureur de la république du lieu de l'accident ou de l'incident est tenu informé.

Article 101 : Toute personne qui trouve une épave d'aéronef doit faire la déclaration aux autorités locales dans les quarante-huit heures de la découverte.

Article 102 : Au cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois mois après la date de l'envoi des dernières nouvelles.

Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration de ce délai ; être déclaré par jugement par application des dispositions du Code Civil.

Il appartient au Ministère chargé de l'Aviation Civile de déclarer, le cas échéant, la présomption de disparition et d'adresser au procureur général près la cour d'appel compétente des réquisitions nécessaires pour la constatation judiciaire des décès des personnes disparues.

Toute personne intéressée peut également se pourvoir, conformément au Code Civil, à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès. La requête, en ce cas, est communiqué par le Ministère public au Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Chapitre 3 : Assistance et Sauvetage

Article 103 : L'organisation et le fonctionnement du Service de Recherche et de Sauvetage des Aéronefs en détresse (Organisation S.A.R.) ainsi que les modalités de la coopération de ce service avec les différents départements ministériels, seront fixés par voie réglementaire.

TITRE V : DISPOSITIONS PENALES

Article 104 : Sera puni d'une amende de cent quatre vingt mille (180.000) à trois cent soixante mille (360.000) francs et d'un emprisonnement de six (6) jours à un (1) mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, le propriétaire qui aura :

1. Mis ou laissé en service un aéronef qui n'a pas obtenu de certificat d'immatriculation, de certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel ;
2. Mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 5 ;
3. Fait ou laissé circuler un aéronef dont le certificat de navigabilité ou le laissez-passer exceptionnel a cessé d'être valable ;
4. Fait ou laissé circuler un aéronef dans d'autres conditions que celles déterminées par le certificat de navigabilité et les documents associés ou le laissez-passer exceptionnel ;
5. Fait ou laissé circuler un aéronef dans des conditions contraires aux prescriptions des articles 47 et 73 du présent Code.

Article 105 : Sera puni de mêmes peines que celles prévues à l'article précédent quiconque aura :

1. Conduit ou participé à la conduite d'un aéronef sans les titres exigés par la réglementation en vigueur et en état de validité ;
2. Détruit ou soustrait un livre de bord ou tout document imposé par la réglementation aérienne ou porté sur ce livre ou un de ces documents, des indications inexactes ;
3. Conduit un aéronef ou participé à sa conduite dans les conditions prévues à l'article 109 ;
4. Contrevenu à l'article 86.

Article 106 : Les peines prévues à l'article 104 seront portées au double si les infractions prévues sous les § 1^o, 3^o et 4^o de l'article 104 et § 1^o de l'article ont été commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité ou du laissez-passer exceptionnel, ou des titres exigés des membres de l'équipage par les règlements en vigueur.

Article 107 : Sera puni d'une amende de trente six mille (36.000) à six cent mille (600.000) francs et d'un emprisonnement de six (6) jours à un (1) mois ou de l'une de ces deux peines seulement :

1. Le pilote qui ne sera pas conformé aux prescriptions de l'article 51, premier alinéa, relatives à la sortie de la zone interdite ;
2. Quiconque ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celle des personnes transportées.

Article 108 : Le pilote qui ne sera pas conformé aux prescriptions de l'article 50 sera puni d'une amende de cent quatre vingt mille (180.000) à trois cent soixante mille (360.000) francs et d'un emprisonnement de quinze (15) jours à trois (3) mois.

Article 109 : Quiconque aura opposé ou fait opposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées en vue de constater un droit, une qualité ou une identité ou d'obtenir une autorisation, sera puni d'une amende de trois cent soixante mille (360.000) à sept cent vingt mille (720.000) francs et d'un emprisonnement de six (6) mois à trois (3) ans.

Article 110 : La violation par quiconque des dispositions de l'article 68 sera punie des peines prévues à l'article 109.

Seront punis des peines prévues à l'article 112 :

1. Ceux qui auront fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit ;
2. Ceux qui, sans autorisation spéciale, auront fait usage d'appareils photographiques ou cinématographiques au-dessus des zones interdites.

Article 111 : Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents commettra une autre infraction tombant sous le coup du présent Code ou la même infraction dans un délai de cinq (5) ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines, sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende, et ces peines pourront être élevées jusqu'au double.

Article 112 : Seront punis d'une amende de trente six mille (36.000) à cent quatre vingt mille (180.000) francs et pourront l'être en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de six (6) jours à un (1) mois :

1. Le commandant de bord qui n'aura pas tenu ou fait tenir un quelconque des documents de bord, obligatoires ainsi que les membres d'équipage spécialement chargés de cette tenue.
2. Le propriétaire ou le locataire inscrit au registre d'immatriculation qui aura omis de conserver un quelconque document de bord pendant trois (3) ans à partir de la dernière inscription ;
3. Ceux qui auront contrevenu à l'article 91 ;
4. Ceux qui auront contrevenu aux règlements relatifs aux conditions techniques d'emploi des aéronefs, pris en application de l'article 84.

En cas de récidive, les peines prévues au premier alinéa du présent article pourront être portées au double.

Article 113 : Seront punis d'une amende de quatre-vingt dix mille (90.000) à six cent mille (600.000) francs et pourront l'être en outre, suivant les circonstances d'un emprisonnement de six (6) jours à un (1) mois, ceux qui auront contrevenu à l'article 53 ainsi qu'aux décrets édictés pour son exécution.

Article 114 : L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef pourra être prononcée par le jugement ou l'arrêt, pour une durée de trois (3) mois à trois (3) ans, contre le membre d'équipage condamné en vertu des articles 106, 108 et 109.

Si le membre d'équipage est condamné une seconde fois pour l'un de ces mêmes délits dans le délai prévu à l'article 116, l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef sera prononcée et sa durée sera portée au maximum et pourra élevée jusqu'au double. Es brevets, licences et certificats dont seraient porteurs les délinquants resteront déposés pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction qui aura prononcé l'interdiction. En cas de récidive, la durée de l'interdiction sera portée en double.

Les condamnés devront effectuer les dépôts de ces brevets et licences et certificats soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans les cinq (5) jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi, ils seront punis de six (6) jours à un (1) mois d'emprisonnement et d'une amende de dix-huit mille (18.000) à trois cent soixante 360.000) francs sans préjudice des peines portées à l'article 105 au cas où ils conduiraient ou participeraient à la conduite d'un aéronef pendant la période de l'interdiction et qui ne pourront se confondre.

Article 115 : Conformément à l'article 94 du présent Code, tout jet non autorisé d'objets à bord d'un aéronef en évolution sera puni d'une amende de cent quatre vingt mille (180.000) à un million quatre vingt mille (1.080.000) francs et d'une peine de six (6) jours à deux (2) mois d'emprisonnement ou de l'une de ces deux peines seulement, même si ces jets n'ont causé aucun dommage, et sans préjudice des peines plus fortes qui pourraient être encourues en cas d'autres infractions.

Article 116 : Tout commandant de bord d'un aéronef qui, sachant que celui-ci vient de causer ou d'occasionner un accident à la surface, n'aura pas averti sans délai les autorités de l'aéroport le plus proche avec lequel il peut entrer en communication et aura tenté d'échapper à la responsabilité pénale et civile qu'il peut avoir encourue, sera puni des peines relatives au délit de fuite prévues par la loi.

Article 117 : Les dispositions du Code pénal sur les circonstances atténuantes et les circonstances aggravantes sont applicables à toutes les infractions prévues par le Code des Douanes.

Article 118 : Toutes les dispositions des lois relatives à la répression des infractions à la réglementation douanière sont applicables aux marchandises importées ou exportées par aéronef sous un régime douanier quelconque.

Tous les chargements et jets de marchandises non autorisés, autres que ceux indispensables au salut de l'aéronef seront sanctionnés par les peines édictées par les lois de douane sur la contrebande.

En cas d'infraction, l'aéronef pourra seulement faire l'objet, pour sûreté du paiement de l'amende encourue, de saisie conservatoire dont la mainlevée devra être donnée, s'il est fourni une caution ou versé une consignation jusqu'à concurrence de ladite amende.

Article 119 : Pour les marchandises exportées en décharge de comptes d'admission temporaire ou d'entrepôt ou passibles de taxes intérieures, les expéditeurs justifient de leur passage à l'étranger par la production, dans les délais fixés, d'un certificat valable des douanes de destination à peine du paiement du quadruple de la valeur de la marchandise.

Article 120 : Indépendamment des officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent livre et des règlements pris pour son application, les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet, les gendarmes et les agents de douanes.

Article 121 : Le Procureur de la République, le Juge d'Instruction, les Juges de Paix, les Officiers de Police auxiliaires du Procureur de la République, désignés au Code de Procédure Pénale, les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet, les gendarmes et les agents de douanes, auront le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre ; les pigeons voyageurs, les appareils de photographie, les clichés et correspondances postales, ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radiotéléphoniques qui se trouveraient à bord sans l'autorisation spéciale prévue par les articles 85 et 86.

Article 122 : L'aéronef dont le certificat de navigabilité et le certificat d'immatriculation ne pourront être produits ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation pourra être retenu à la charge du locataire inscrit par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent Code, jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie.

Article 123 : Le procès-verbal constatant les infractions au présent Code et aux décrets qu'il prévoit est transmis sans délai au Procureur de la République.

LIVRE II : AERODROMES

TITRE I : STATUT GENERAL DES AERODROMES

Chapitre 1 : Création, Exploitation, Contrôle

Article 124 : Est considéré comme aéroport tout terrain ou plan d'eau spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs y compris les installations annexes qu'il peut compter pour les besoins du trafic et le services des aéronefs.

Article 125 : Tous les aéroports peuvent être soumis au contrôle technique et administratif de l'Etat. Les conditions auxquelles sont assujettis la création, la mise en service et l'utilisation d'un aéroport et l'exercice du contrôle de l'Etat seront définies par décret.

Les agents chargés du contrôle ont libre accès à tout moment sur l'aéroport et sur ses dépendances.

Article 126 : La création d'un aéroport par une personne autre que l'Etat est subordonnée à une autorisation administrative délivrée dans les conditions fixées par le présent Code et ses textes d'application. Toutefois, lorsque l'aéroport fait l'objet d'une convention, d'un décret déclaratif d'utilité publique pris en vue de recourir à la procédure d'expropriation, ou un décret de classement, ces actes tiennent lieu d'autorisation.

Article 127 : Les concessions accordées par l'Etat pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aéroports qui lui appartiennent sont soumises aux conditions ci-après :

- les cahiers des charges types de concessions sont approuvés par décret pris sur le rapport du Ministre chargé de l'Aviation Civile et du Ministre des Finances ;
- les concessions qui ne portent pas de dérogations au cahier des charges sont accordées par arrêté ministériel.

Article 128 : Le Ministre chargé de l'Aviation Civile tient à jour la liste des aéroports dont la création et la mise en service ont été autorisées.

Cette liste est portée à la connaissance des usagers.

Article 129 : Un arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile fixe :

- les conditions dans lesquelles est exercé le contrôle technique et administratif de l'Etat sur les aéroports ;

- la liste et la consistance des registres et documents dont la tenue est à la charge des exploitants d'aérodromes ;
- les conditions dans lesquelles ces registres et documents doivent être communiqués à l'administration.

Article 130 : Pour des raisons de défense nationale, un décret peut prescrire que l'Etat est substitué temporairement ou définitivement à l'exploitation d'un aérodrome.

Article 131 : Les dispositions du présent livre sont applicables aux aérodromes pour hélicoptères sous réserve des dispositions particulières à ces aérodromes, qui seront établies par décret pris sur le rapport du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

26

Article 132 : Les autorisations administratives en vertu desquelles les aérodromes sont créés et utilisés peuvent être suspendues, restreintes ou retirées pour les motifs suivants :

1. Si l'aérodrome ne remplit plus les conditions techniques et juridiques qui avaient permis d'accorder l'autorisation ;
2. S'il a cessé d'être utilisé par des aéronefs depuis plus de deux ans ;
3. S'il s'est révélé dangereux pour la circulation aérienne ;
4. 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'Etat ou encore avec des dispositifs destinés à contribuer à la sécurité de la navigation aérienne. ;
5. S'il a été fait de l'aérodrome un usage abusif ;
6. 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'Etat ;
7. En cas de manquement grave aux dispositions du présent Code de l'Aviation Civile ;

Hormis les cas éventuellement précisés dans les conventions conclues, les suspensions, restrictions ou retraits prévus ci-dessus n'entraînent aucun droit à indemnité pour les personnes physiques ou morales qui ont créé ou utilisé l'aérodrome.

Article 133 : Les suspensions, restrictions et retraits des autorisations de créer les aérodromes privés sont prononcés par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

S'il y a urgence, le préfet peut, pour un délai ne dépassant pas quatre-vingt dix (90) jours, prononcer la suspension de l'autorisation ou la restriction de ses effets.

Article 134 : Les décisions prises en cas d'urgence, pour restreindre ou interdire temporairement l'utilisation d'un aérodrome, font l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

Article 135 : Les dispositions du présent Code relatives à la police des aérodromes et des installations à usage aéronautique sont, sans préjudice de l'application éventuelle des dispositions douanières et des mesures dont l'application incombe au service des douanes, applicables :

- sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;
- sur les aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'Etat, sans préjudice de l'application, sur les aérodromes militaires, des dispositions du Code Pénal, et, le cas échéant, les dispositions spéciales ;
- sur les aérodromes à usage restreint autres que les aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'Etat ;
- en tous lieux où il existe des installations destinées à assurer le contrôle de la circulation aérienne, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne et l'assistance météorologique, y compris les réseaux de câbles et canalisations qui les desservent ;
- les dépendances des aérodromes et des installations à usage aéronautique qui ne sont pas librement accessibles au public.

Article 136 : La police des aérodromes et des installations aéronautiques, tels qu'ils sont définis à l'article précédent, est assurée, sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aérodromes et installations dépendant de la défense nationale, par le préfet.

Un décret détermine les modalités d'application des dispositions de l'alinéa précédent.

Article 137 : L'emprise des aérodromes affectés à titre exclusif, principal ou secondaire à l'aviation civile comprend :

- une zone publique ;
- une zone réservée dont l'accès est soumis à des consignes particulières et à la possession de titres spéciaux.

La zone publique et la zone réservée peuvent, suivant leur utilisation, comporter plusieurs secteurs.

Les aérodromes mixtes comprennent, en outre, une zone militaire.

Article 138 : La zone publique peut comporter des parties librement accessibles au public et d'autres parties dont l'accès est réglementé.

L'accès à certaines parties de la zone publique peut être subordonné au paiement d'une redevance.

Un droit d'occupation privative peut également être accordé sur certaines parcelles de la zone publique pour l'exercice d'activités intéressant le public.

Article 139 : Un arrêté détermine et délimite, en dehors de la zone militaire existant sur les aérodromes mixtes, la zone publique et la zone réservée ainsi que les secteurs dont elles peuvent être composées. Cet arrêté fixe les dispositions relatives à l'exercice de la police de l'exploitation.

Article 140 : Les pouvoirs de police exercés sur l'emprise des aérodromes en application de l'article 136 ci-dessus comprennent tout ce qui concerne le bon ordre, la sécurité et la salubrité, notamment le soin de fixer par voie réglementaire :

- a. les conditions de circulation et de stationnement dans la zone publique des personnes et des véhicules, et notamment des taxis, voitures de louage et véhicules de transport ;
- b. les conditions d'accès, de circulation et de stationnement des personnes et des véhicules admis à pénétrer en zone réservée ;
- c. les zones accessibles au stationnement et à la circulation des aéronefs ;
- d. les dispositions applicables sur les aires de stationnement des aéronefs, en plus de celles qui sont édictées par la réglementation sur la circulation aérienne ;
- e. les mesures de protection contre l'incendie ;
- f. les prescriptions sanitaires ;
- g. les dispositions relatives à la garde et à la conservation des aéronefs, véhicules, matériels et marchandises utilisant la plate-forme ou les installations de l'aérodrome.

Les mesures particulières d'application des règles générales ainsi définies sont fixées par les autorités compétentes.

Article 141 : Le contrôle sanitaire aux frontières est régi sur le territoire du Tchad par les dispositions des règlements sanitaires pris par l'Organisation Mondiale de la Santé, conformément aux articles 21 et 22 de sa constitution, des arrangements internationaux et des lois et règlements nationaux intervenus ou à intervenir en cette matière en vue de prévenir la propagation par voie aérienne des maladies transmissibles.

Chapitre 2 : Classification et Définitions

Article 142 : La classification des aérodromes prévue à l'article 158 ci-dessous pour les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique peut être étendue aux aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique lorsque les conditions d'utilisation se justifient.

Article 143 : 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 des employés et invités.

Article 144 : Les aérodromes dits à usage restreint sont destinés à des activités qui, tout en répondant à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux, sont limitées dans leur objet, soit réservées à certaines catégories d'aéronefs, soit exclusivement exercées par certaines personnes spécialement désignées à cet effet.

Ces activités peuvent comprendre notamment :

- a. Le fonctionnement d'écoles de pilotage ou de centres d'entraînement aérien ;
- b. La desserte de centres d'entretien et de réparation de matériel aéronautique ;
- c. Les opérations de travail aérien ;
- d. Les vols de tourisme ;
- e. Exceptionnellement, certains transports aériens commerciaux, dans des cas qui seront fixés par décision du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Article 145 : La liste des aérodromes internationaux désignés comme aérodromes d'admission et de conge pour le trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités afférentes aux douanes, à la police des frontières, à la santé publique, à la quarantaine agricole et aux autres procédures du même ordre est fixée par voie réglementaire.

Article 146 : Le classement des aérodromes est effectué par décret pris sur le rapport du Ministre chargé de l'Aviation Civile après avis du Ministre des Finances, du Ministre de l'Intérieur et des Ministres intéressés.

Chapitre 3 : Aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique

Article 147 : Est dit " *ouvert à la circulation publique* " l'aérodrome dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à faire usage, sous réserve des dispositions de l'article 151 ci-dessous.

Article 148 : L'ouverture d'un aérodrome à la circulation publique est prononcée, après enquête technique, par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

La fermeture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique intervient dans les mêmes formes.

Article 149 : Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités publiques et les établissements publics ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions fixées par un décret.

Article 150 : La création d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat est subordonnée à la conclusion d'une convention entre le Ministre chargé de l'Aviation Civile et la personne physique ou morale de droit public ou droit privé qui crée l'aérodrome ; cette convention doit être approuvée par le ministre assurant la tutelle de la collectivité ou de l'établissement public intéressé. Elle sera également soumise à l'accord du Ministre des Finances si elle implique des obligations financières à la charge de l'Etat.

Article 151 : L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite, si les conditions de la circulation aérienne publique sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant, ou des raisons d'ordre public le justifient. Ces conditions font l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

En outre, lorsque plusieurs aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique desservent une même région le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut réglementer leur utilisation dans l'intérêt général et, notamment, réserver spécialement chacun d'eux à certains types d'appareils ou à certaines natures d'activités aériennes ou d'opérations commerciales.

Article 152 : Sous réserve des droits des concessionnaires, des autorisations d'outillage privé avec obligation de service public peuvent être accordées sur un aérodrome appartenant à l'Etat en vue de créer et de gérer des installations commerciales ou industrielles intéressant le trafic aérien et l'exploitation de l'aérodrome. Ces autorisations sont délivrées dans les conditions prévues pour les concessions.

Article 153 : Les collectivités publiques autres que l'Etat peuvent, sur les aérodromes qu'elles ont créés, être autorisées, par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile et du Ministre chargé de la tutelle de la collectivité intéressée, à octroyer des concessions ou des autorisations d'outillage privé avec obligation de service public.

Lorsque le cahier des charges est conforme à un cahier des charges déjà approuvé, les concessions ou autorisations d'outillage privé avec obligation de service public sont accordées selon les règles propres aux concessions de la collectivité publique intéressée.

En cas de dérogation au cahier des charges, les concessions ou autorisations sont accordées par décret rendu en Conseil d'Etat, sur le rapport du Ministre chargé de l'Aviation Civile et du Ministre de tutelle.

Article 154 : Le signataire de la convention peut, avec l'accord du Ministre chargé de l'Aviation Civile, confier à un tiers, agréé par le Ministre l'exécution de tout ou partie des obligations qui lui incombent du fait de la convention.

Article 155 : Incombent à l'Etat :

- a. L'aménagement, l'entretien et l'exploitation des installations qui sont destinées à assurer sur un aérodrome le contrôle de la circulation aérienne ;
- b. Les frais et les indemnités qui pourraient résulter de l'établissement des servitudes instituées dans l'intérêt de la navigation aérienne.

Toutefois, la convention prévue à l'article 150 peut spécifier que son signataire prendra en charge tout ou partie des dépenses engagées par l'Etat en application des dispositions du présent article.

Article 156 : Incombent au signataire de la convention prévue à l'article 150 l'aménagement et l'entretien des ouvrages d'infrastructure, ainsi que des bâtiments, installations et outillages nécessaires à l'exploitation commerciale.

Article 157 : Lorsque la résiliation de la convention a été prononcée et lorsqu'il a été reconnu que l'intérêt général justifie que l'aérodrome reste ouvert à la circulation publique, un décret peut prescrire le rachat des installations de cet aérodrome aux prévues par la convention.

Sous réserve des droits que peuvent détenir les titulaires des concessions ou d'autorisations accordées antérieurement et non inclus dans le rachat, l'aérodrome est exploitée soit directement par l'Etat, soit par un tiers désigné par lui.

Article 158 : Les aérodromes terrestres destinés à la circulation aérienne publique sont classés dans les cinq catégories suivantes :

- **Catégorie A :** Aérodromes destinés aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances.
- **Catégorie B :** Aérodromes destinés aux services à moyennes distances assurés normalement en toutes circonstances et certains services à grande distance assurés dans les mêmes conditions mais qui ne comportent pas d'étape longue au départ de ces aérodromes.
- **Catégorie C :** Aérodromes destinés :
 1. Aux services à courte distance et à certains services à moyenne distance et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces aérodromes.
 2. Au grand tourisme.
- **Catégorie D :** Aérodromes destinés à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme et à certains services à courte distance.
- **Catégorie E :** Aérodromes destinés aux girations et aux aéronefs à décollage vertical ou oblique.

Chapitre 4 : Redevances d'Aéronefs

Article 159 : Sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les services aux usagers et au public donnent lieu à une rémunération, sous la forme de redevances perçues au profit de la personne qui fournit les services, notamment à l'occasion des opérations suivantes :

- atterrissage ;
- usage des dispositifs d'assistance à la navigation aérienne ;
- stationnement et abri des aéronefs ;
- usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises ;
- utilisation ou occupation de terrains et d'immeubles ;
- visite de tout ou partie des zones réservées de l'aérodrome ;
- usage des installations de distribution de carburant d'aviation ;
- élimination des nuisances phoniques ;
- usage d'installations et d'outillages divers ;
- usage des installations de contrôle de la sûreté aéroportuaire.

Article 160 : Les taux et les modalités de perception de ces redevances sont fixés par voie réglementaire.

Article 161 : Les redevances prévues à l'article 159 sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages installations, bâtiments et outillages qu'elles rémunèrent et doivent être appropriées aux services rendus.

En cas de non paiement des redevances dues par l'exploitant de l'aéronef, l'exploitant de l'aérodrome est 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.

Article 162 : Les dispositions du chapitre IV relatives aux redevances pour services rendus aux usagers sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont applicables de plein droit aux usagers civils des aérodromes sur lesquels, bien qu'ils ne soient pas ouverts à la circulation aérienne publique, a été autorisée une activité civile et commerciale, réserve faite des cas où la convention passée entre l'Etat et la personne qui a créé l'aérodrome prévoit des dispositions contraires.

Article 163 : Les dispositions du présent Code relatives aux redevances pour services rendus aux usagers sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont applicables de plein droit sur les aérodromes agréés à usage restreint réserve faite des cas où la convention passée entre l'Etat et la personne qui a créé l'aérodrome prévoit des dispositions contraires.

TITRE II : SERVITUDE AREONAUTIQUE

Article 164 : Afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est institué des servitudes spéciales dites " servitudes aéronautiques ".

Ces servitudes comprennent :

1. Des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne.
2. Des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

33

Article 165 : Les dispositifs du présent titre sont applicables :

- a. Aux aéronefs destinés à la circulation aérienne publique créés par l'Etat ;
- b. Dans des conditions prévues par voie réglementaire, aux aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par une personne physique ou morale autre que l'Etat ;
- c. Aux installations d'aides à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques.
- d. A certains emplacements correspondant à des points de passages préférentiels pour la navigation aérienne.

Article 166 : Les servitudes prévues à l'article 164 ci-dessus assureront à la navigation aérienne, conformément à l'annexe 14 de la convention relative à l'aviation civile internationale en date du 7 décembre 1944, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'organisation de l'aviation civile internationale.

Article 167 : Le Ministre chargé de l'Aviation Civile ou, pour les aérodromes ou itinéraires qui le concernent, le Ministre chargé de la Défense Nationale peut prescrire le balisage de jour et de nuit ou le balisage de jour ou de nuit de tous les obstacles qu'il juge dangereux pour la navigation aérienne.

De même, il peut prescrire l'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne.

Il peut également prescrire la suppression ou la modification de tout dispositif visuel, de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

Article 168 : Pour la réalisation des balisages visés à l'article 167, l'administration dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures.

Ces droits pourront être exercés par les personnes privées éventuellement chargées du balisage.

Article 169 : A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement en application du présent titre, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne est soumis à une autorisation spéciale du Ministre chargé de l'Aviation Civile ou du Ministre de la Défense Nationale, pour ce qui le concerne.

34

Des arrêtés ministériels déterminent les installations soumises à autorisation.

Article 170 : Lorsque, pour les besoins du trafic aérien, l'autorité compétente décide l'extension ou la création d'aérodromes ou d'installations destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne, les terrains nécessaires, s'ils n'ont pas été réservés à cette destination, peuvent être déclarés réservés dans les formes fixées par le Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

TITRE III : DISPOSITIONS PENALES

Article 171 : Quiconque séjournera dans les terrains interdits par les règlements et consignes généraux des aérodromes affectés à un service public ou y laissera séjourner des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture, sera passible de peines prévues en la matière au Code Pénal, et pour être, en outre, déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

Les dispositions des articles 120 et 123 sont applicables au présent article.

Article 172 : Les infractions aux dispositions réglementaires concernant les servitudes aéronautiques de dégagement et le balisage institué dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies d'une amende de cent cinquante mille (150.000) à quatre millions cinq cent mille (4.500.000) francs CFA.

En cas de récidive, les amendes seront portées au double et le délinquant sera passible d'un emprisonnement de dix (10) jours à trois (3) mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 173 : Sur réquisition du Ministère public agissant à la demande du Ministre intéressé, le tribunal saisi de la poursuite impartit aux personnes qui contreviennent à ces dispositions, sous peine d'une astreinte de dix mille (10.000) à cent mille (100.000)

francs CFA par jour de retard, un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage.

Dans le cas où ce délai n'est pas observé, l'astreinte prononcée court à partir de l'expiration dudit délai jusqu'au jour où la situation est effectivement régularisée.

Si cette régularisation n'est pas intervenue dans l'année d'exploitation du délai, le tribunal peut, sur réquisition du Ministère public agissant dans les mêmes conditions, relever à une ou plusieurs reprises le montant de l'astreinte, même au délai du maximum prévu ci-dessus.

Le tribunal peut autoriser le reversement d'une partie des astreintes lorsque la situation aura été régularisée et que le redevable établira qu'il a été empêché d'observer, par une circonstance indépendante de sa volonté, le délai qui lui avait été imparti. En outre, si à l'expiration du délai fixé par son jugement, la situation n'a pas été régularisée, l'administration peut faire exécuter les travaux d'office aux frais et risques des personnes responsables.

Les astreintes sont recouvrées par les comptables directs du Trésor Public.

LIVRE III : TRANSPORT AERIEN

TITRE I : DEFINITION - GENERALITES

Article 174 : Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou de la poste.

Article 175 : Le transport aérien est dit " public " lorsqu'il est effectué à titre professionnel ou contre rémunération.

Article 176 : Les dispositions relatives à la composition des équipages des aéronefs de transport, ainsi que celle réglementant l'entrée, le survol et la sortie du territoire tchadien par des aéronefs commerciaux étrangers sont fixées par voie réglementaire.

Article 177 : Le transport commercial des personnes et des marchandises entre deux points situés au Tchad est réservé aux transporteurs tchadiens sous réserve de dérogations spéciales et temporaires.

Article 178 : Un Comité National " Facilitations " (FAL) et des Comités FAL d'aéroport pourront être créés et fonctionner dans les conditions fixées par voie réglementaire.

TITRE II : CONTRAT DE TRANSPORT

Chapitre 1 : Transports des marchandises

Article 179 : Le contrat de transport de marchandises par air est constaté par une lettre de transport aérien (L.T.A.). Ce titre doit contenir, outre les énonciations prévues par le Code de Commerce, l'indication que le transport est effectué par aéronef.

Article 180 : Le transporteur doit dresser manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées. Un duplicata du manifeste doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué sur leur demande, aux agents chargés de la circulation et aux agents des douanes.

Article 181 : La responsabilité du transporteur de marchandises ou de bagages par air est régie par les dispositions de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ou de toute convention la modifiant et applicable au Tchad, même si le transport n'est pas international au sens de cette convention.

Article 182 : La faute prévue à l'article 26 (alinéa 4) de ladite convention est celle par laquelle le transporteur a dissimulé ou tenté de dissimuler les avaries, manquants ou retards, ou a par tout autre moyen empêché ou tenté d'empêcher le réceptionnaire de formuler ses protestations dans les délais reçus. La victime est pareillement relevée de la forclusion prévue par ce texte si elle a été empêchée de formuler ces protestations par un cas de force majeure.

Article 183 : L'action en responsabilité contre le transporteur aérien de marchandises doit être portée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

Article 184 : L'action en responsabilité contre le transporteur de marchandises et de bagages doit être intentée sous peine de déchéance, dans les deux (2) ans du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination.

Article 185 : Le jet de marchandises indispensables au salut de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte de marchandises.

Article 186 : Sauf autorisation spéciale, est interdit le transport par aéronefs des explosifs, armes et munitions de guerre, pigeons voyageurs, objet de correspondance compris dans le monopole postal.

Le transport et l'usage des appareils photographiques peuvent être réglementés par voie réglementaire.

Les conditions de transport des matières dangereuses, des cultures microbiennes et des petits animaux infectés ou dangereux sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre 2 : Transport des personnes

Article 187 : Le contrat de transport des passagers doit être constaté par la délivrance d'un billet.

Le Transporteur est tenu de remettre aux autorités compétentes un formulaire de trafic ou, à défaut, un manifeste de passagers.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux déplacements qui comportent le retour sans escale à l'aérodrome de départ.

Article 188 : Pour les transports internationaux, les exploitants prendront les précautions nécessaires afin que les passagers soient en possession de tous documents exigés par les Etats aux fins de contrôle.

Article 189 : La responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929, comme prévu au chapitre I ci-dessus. Toutefois, sauf stipulations conventionnelles contraires, la responsabilité du transporteur effectuant un transport gratuit ne sera engagée, dans la limite prévue par ladite convention, que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au transporteur ou à ses préposés.

La responsabilité du transporteur par air ne peut être recherchée que dans les conditions et les limites prévues au chapitre I ci-dessus, quelles que soient les personnes qui la mettent en cause et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir.

Article 190 : Le commandant de bord a la faculté de débarquer toute personne parmi les passagers qui peut présenter un danger pour la sécurité ou le bon ordre à bord d'un aéronef.

Chapitre 3 : Affrètement et location

Article 191 : L'affrètement est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage.

Article 192 : Au cas d'affrètement d'un aéronef pour une durée déterminée, les membres de l'équipage tel qu'il est défini par la réglementation en vigueur restent, sauf convention contraire, les préposés du propriétaire de l'appareil.

Article 193 : La location d'un aéronef est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage.

Article 194 : Toute entreprise frétant un aéronef, à titre professionnel ou contre rémunération, pour une opération de transport est soumise aux lois et règlements applicables au transport, quelle que soit l'utilisation faite par l'affréteur de cet aéronef.

Article 195 : Le propriétaire de l'aéronef loué à un tiers reste tenu aux obligations légales et est solidairement responsable avec le locataire de leur violation.

Toutefois, si le contrat de location est inscrit au registre d'immatriculation et si le locataire remplit les conditions requises pour la propriété d'un aéronef tchadien, ce locataire est seul tenu, en qualité d'exploitant, des obligations légales et seul responsable de violation de ces obligations.

TITRE III : ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN

Chapitre 1 : Transporteurs Tchadiens et assimilés

Article 196 : Nul ne peut exercer une activité de transport aérien, à titre professionnel et contre rémunération, s'il n'y a été autorisé par le Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Article 197 : L'autorisation d'exploitation prévue à l'article 196 ci-dessus doit notamment indiquer :

- la nature des transports autorisés (passagers, marchandises et/ou poste, transports spéciaux, etc) ;
- les modalités d'exploitation des vols autorisés (zones ou lignes desservies, vols réguliers ou non réguliers, fréquence, conditions techniques ou commerciales particulières s'il y a lieu, etc.).

Article 198 : Les rapports entre l'Etat et les transporteurs peuvent faire l'objet de conventions.

Article 199 : Les entreprises autorisées au titre de l'article 196 ci-dessus, doivent soumettre à l'approbation préalable du Ministre chargé de l'Aviation Civile :

1. Leurs programmes généraux d'achat et de location de matériel volant.
2. Leurs programmes d'exploitation en particulier l'indication des types de matériel normalement utilisés sur chacun des services de passagers prévus dans ces programmes.

Les tarifs sont soumis à l'homologation du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Ne sont pas soumis aux obligations du présent article, les transports de six passagers au plus effectués à l'aide d'aéronefs dont le poids est inférieur à un maximum fixé par le Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Article 200 : La coordination entre les transports aériens et les transports de surface est assuré par les Ministres intéressés, après avis des organismes consultants compétents.

Article 201 : Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique que le Ministre chargé de l'Aviation Civile exerce en vue d'assurer la sécurité aérienne.

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

Article 202 : Le contrôle de l'Etat sur les entreprises de navigation aérienne est exercé, en ce qui concerne l'exploitation technique, les conditions de travail du personnel, l'exploitation commerciale et la réglementation administrative, par le Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Article 203 : Le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut déléguer certaines de ses attributions de contrôle à un organisme technique habilité à cet effet.

Article 204 : Les entreprises autorisées doivent, sur la demande des fonctionnaires chargés du contrôle à communiquer à ceux-ci tous les documents nécessaires à l'exercice de leur mission.

Chapitre 2 : Transporteurs étrangers

Article 205 : La création et l'exploitation par des compagnies étrangères de lignes internationales régulières de transport aérien en provenance ou à destination du Tchad sont subordonnées à l'autorisation préalable du Gouvernement.

Article 206 : Les programmes techniques, tarifs et données techniques de l'exploitation des entreprises étrangères de transport aérien assurant des services en provenance ou à destination du Tchad devront être soumis aux autorités aéronautiques compétentes dans les conditions fixées par ces dernières.

Chapitre 3 : Transport Sanitaire

Article 207 : Au sens du présent Code, constitue un transport sanitaire par air tout transport d'une personne malade, blessée ou parturiente pour des raisons de soins ou diagnostic, sur prescription médicale, ou en cas d'urgence médicale, effectué à l'aide d'aéronefs spécialement adaptés à cet effet.

Article 208 : Les transports de personnels de défense effectués à l'aide des moyens propres aux armées ne constituent pas des transports sanitaires au sens du présent Code.

Article 209 : Sans préjudice des autres dispositions du présent Code, et sauf urgence, toute personne physique ou morale effectuant des transports aériens publics, au sens de l'article 175 ci-dessus, doit avoir préalablement reçu un agrément spécifique des autorités compétentes.

Chapitre 4 : Sanctions

Article 210 : Au cas où une entreprise de transport aérien contreviendrait aux dispositions des articles 177, 199, 201 et 206, le Ministre chargé de l'Aviation Civile pourra prononcer pour tout ou partie des activités exercées, la suspension ou le retrait des opérations ou autorisations accordées.

40

Article 211 : Toute entreprise de transport aérien tchadienne ou étrangère qui, sans autorisation ou en infraction aux conditions prescrites par les autorisations qui ont pu lui être délivrées, exerce au Tchad une activité de transport aérien est passible d'une amende.

Cette amende sera infligée par tout agent ayant qualité pour constater les infractions en matière de trafic, notamment par les Commandants d'Aérodromes et sera payable comptant aux agents qualifiés, notamment aux Régisseurs de recettes aux Aérodromes.

Cette amende est proportionnelle au tonnage de l'appareil et établie sur la base de soixante quinze mille (75.000) francs CFA par tonne et par transport.

Le tonnage pris en compte est le poids maximum au décollage correspondant au certificat de navigabilité de l'aéronef.

Toute fraction de tonne est comptée pour une tonne.

En cas de refus de paiement de l'amende ou en cas de récidive, l'avion pourra être mis sous séquestre à la demande des autorités aéronautiques compétentes.

LIVRE IV : PERSONNEL NAVIGANT

TITRE I : BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS

Article 212 : Les titres désignés sous le nom de " Brevets " sanctionnent un ensemble de connaissances générales théoriques et pratiques. Ils sont délivrés après examen et son définitivement acquis à leur titulaire.

Les titres désignés sous le nom de " Licences " sanctionnent l'aptitude et le droit, pour les titulaires de brevets, de remplir les fonctions correspondantes sous réserve des qualifications prévues à l'article suivant. Les licences ne sont valables que pour une

période limitée ; elles sont renouvelables pour vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.

La liste des brevets, licences et qualifications, les conditions requises pour leur obtention, le régime, les programmes et règlements des examens y afférents, ainsi que les modalités d'exemption pour l'obtention des brevets de certaines épreuves théoriques en faveur des candidats possesseurs de certains titres, Tchadiens ou Etrangers, sanctionnant des connaissances au moins égales à celles qui sont exigées pour ces épreuves, sont fixés par voie réglementaire. Il en est de même pour les équivalences de brevets, de licences et de qualifications.

En aucun cas, les bénéficiaires des exemptions ci-dessus ne peuvent être exemptés de l'examen pratique.

Article 213 : L'exercice des fonctions correspondant aux différentes licences est subordonné à la possession, par le titulaire, de qualifications professionnelles spéciales, eu égard à l'aéronef, à l'équipement ou aux conditions de vols considérées.

TITRE II : COMMANDANT DE BORD ET EQUIPAGE

Article 214 : L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres du Commandant de Bord.

Les membres de l'équipage sont désignés par l'exploitant et portés sur une liste conformément aux règlements en vigueur.

Article 215 : Les fonctions de Commandant de Bord sont exercées par un pilote.

Le Commandant de Bord figure en premier sur la liste de l'équipage.

En cas de décès ou d'empêchement du Commandant de Bord, le commandement de l'aéronef est assuré, de plein droit, jusqu'au lieu de l'atterrissage, suivant l'ordre fixé par cette liste.

Article 216 : Le Commandant de Bord est responsable de l'exécution de la mission et a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre au bord de l'aéronef. En vol il peut, s'il estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur.

Article 217 : Le Commandant de Bord est consignataire et responsable du chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit sans mandat spécial :

- a. d'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;
- b. de faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission ;
- c. de prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes les dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret.

TITRE III : DISCIPLINE

Article 218 : Un conseil de discipline des personnels navigants de l'aviation civile est chargé de proposer au Ministre compétent l'application des sanctions prévues à l'article 220 ci-dessous à l'égard des membres du personnel navigant de l'aviation civile reconnus coupables d'infractions au présent Code et aux règlements d'application pris en la matière.

Article 219 : Le conseil de discipline de l'aviation civile est divisé en deux sections :

- personnel navigant professionnel ;
- personnel navigant privé.

Il est présidé par un représentant du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

La composition, le fonctionnement et la compétence du conseil de discipline, sont fixés par voie réglementaire.

Article 220 : Les sanctions disciplinaires relevant de la compétence du conseil de discipline sont :

- le retrait temporaire, avec ou sans sursis d'une ou plusieurs licences ;
- le retrait définitif d'une ou plusieurs licences.

Article 221 : En cas de présomption grave de la responsabilité du Commandant de Bord ou d'un membre de l'équipage et en attendant les conclusions du conseil de discipline, le Ministre compétent peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui, en aucun cas, n'excède deux (2) mois.

L'intéressé, s'il est membre du personnel navigant professionnel, bénéficie, pendant la durée de la suspension, de son salaire minimum garanti.

Article 222 : L'intéressé peut récuser les membres du conseil dans les conditions prévues pour les juges par le Code de Procédure Civile.

TITRE IV : DISPOSITIONS PENALES

Article 223 : Sera puni d'une amende de cent vingt mille (120.000) à sept cent vingt mille (720.000) francs et d'un emprisonnement de dix (10) jours à un (1) mois ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura exercé un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant professionnel de l'aviation civile en infraction aux dispositions du présent titre.

Sera puni de la même peine le responsable de toute entreprise qui aura confié un de ces emplois à une personne ne remplissant pas les conditions exigées par le présent titre.

DISPOSITIONS FINALES

Article 224 : Les dispositions relatives à l'application du présent Code sont fixées par voie réglementaire.

Article 225 : Les textes expressément maintenus en vigueur sont énumérés à l'annexe à la présente loi.

Article 226 : Toutes les dispositions antérieures contraires à la présente loi sont abrogées.

Article 227 : Le présent Code entre en vigueur le

Article 228 : La présente loi sera enregistrée et publiée au Journal Officiel de la République du Tchad et exécutée comme loi de l'Etat.

Signature : le 19 décembre 2000

IDRISS DEBY

