REPUBLIQUE DU TCHAD

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

Unité – Travail – Progrès

VISA: SGG

ORDONNANCE N° 008 /PR/2015

Portant Code de l'Aviation Civile

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,
CHEF DE L'ETAT,
PRESIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES

Vu la Constitution;

Vu la Loi N°002/PR/2015 du 06 janvier 2015, portant habilitation du Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance pendant la période allant du 05 janvier au 04 avril 2015 ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 12 Mars 2015 ;

ORDONNE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

DOMAINE D'APPLICATION

Les dispositions du présent Code fixent les règles applicables à l'aviation civile en République du Tchad en ce qui concerne les aéronefs, les aérodromes, la navigation aérienne, le personnel et l'exercice des activités dans ce domaine.

Les dispositions du présent Code s'appliquent à tous les aéronefs civils. Sous réserve des dispositions contraires, les aéronefs militaires et les aéronefs d'État et exclusivement affectés à un service public ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

SOUVERAINETÉ DE L'ESPACE AÉRIEN

La République du Tchad possède une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire, et exerce sur celui-ci, sa juridiction conformément au présent Code, à sa législation ainsi qu'aux conventions et accords internationaux dûment ratifiés.

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Code, les termes ci-après ont les significations suivantes :
Accident : tout événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

- dans l'aéronef, ou

- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
- directement exposée au souffle des réacteurs,

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

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
- qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneumatiques, aux freins, aux carénages ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ; ou

c) l'aéronef a disparu ou est complètement inaccessible ;

Aéronef : tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air à la surface de la terre ;

Aérodrome : une surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface ;

Autorité : Autorité de l'Aviation Civile (ADAC) ;

Blessure grave : toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

- nécessite l'hospitalisation pendant plus de quarante-huit heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou
- se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou
- se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou
- se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou
- se traduit par des brûlures de deuxième ou de troisième degré ou par des brûlures affectant plus que 5% de la surface du corps ; ou
- résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux ;

Blessure mortelle : toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne sa mort dans les trente jours qui suivent la date de cet accident ;

Causes : tous les actes, omissions, événements ou conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à l'accident ou à l'incident ;

CEMAC : Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;

Convention de Chicago : Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Enquête : les activités menées en vue de prévenir les accidents et les incidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité ;

Événement : tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelles, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef ;

Entreprise de transport aérien public : toute personne morale, qui effectue habituellement le transport par aéronefs, moyennant une rémunération ;

Incident : un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation ;

Incident grave : un incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire ;

Recommandation de sécurité : toute proposition formulée par l'organisme d'enquête sur les accidents de l'État qui a mené l'enquête technique, sur la base de renseignements résultant de cette enquête, en vue de prévenir les accidents et les incidents ;

Système de gestion de la sécurité : une approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures, obligations de rendre compte, politiques et procédures organisationnelles nécessaires ;

Services aériens de transport public réguliers : les services aériens de transport public qui sont caractérisés par une série de vols accessibles au public entre deux ou plusieurs points fixés à l'avance suivant des itinéraires approuvés et se conformant à des horaires préétablis et publiés, ou

ceux comportant une fréquence et une régularité telle que leurs vols constituent une série systématique ;
Services aériens de transport public non réguliers : les services aériens de transport public qui ne réunissent pas toutes les caractéristiques énumérées à l'alinéa précédent ;
Services aériens privés : toutes les activités aériennes assurées par des entreprises ou des particuliers n'entrant ni dans le cadre du transport public aérien ni dans celui du travail aérien ;
Transport aérien domestique : transport dont les points de départ et d'arrivée se situent sur le territoire de la République du Tchad ;
Travail aérien : activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, et autres ;
Vol domestique : vol dont les points de départ et d'arrivée se situent sur le territoire de la République du Tchad.

TITRE 1 - Organisation de l'Aviation Civile

CHAPITRE I-1 ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE

Section 1 *Ministre en charge de l'aviation civile*

Article I.1.1 Attributions

Sous réserve de l'Article I.1.4, et des autres dispositions du droit en vigueur en République du Tchad, le Ministre en charge de l'aviation civile veille :

a) au développement de l'aviation civile ;
b) à la négociation et à la conclusion des accords de transport aérien bilatéraux et multilatéraux et, plus généralement, des accords dans le domaine de l'aviation civile avec les autres États et avec des organisations régionales et internationales ;
c) au sujet des accords bilatéraux ou multilatéraux, et suite aux propositions de l'Autorité, à l'émission des agréments d'exploitation des services de transport aérien public ;
d) à la supervision de la recherche et sauvetage en collaboration avec les autres ministres impliqués ;
e) à la mise sur pied d'un bureau chargé de procéder à des enquêtes en cas d'accident ou d'incident d'aviation civile ;
f) à l'adoption de la réglementation proposée par l'Autorité ;
g) à l'adoption en droit national des obligations internationales de la République du Tchad en matière d'aviation civile, autant au niveau communautaire, régional que global, suite aux conventions internationales, dans leur forme actuelle ou amendée, auxquelles la République du Tchad est partie.

Article I.1.2 Directives et situation d'urgence

Sous réserve du deuxième alinéa, le Ministre en charge de l'aviation civile donne des directives écrites de portée générale à l'Autorité.

Chaque fois que le Ministre en charge de l'aviation civile estime qu'au regard de la sécurité ou de la sûreté de l'aviation civile, il se présente une situation d'urgence nécessitant une action immédiate, il dispose du pouvoir d'émettre, sans obligation d'une notification préalable, tout ordre ou directive qu'il estime essentiel pour faire face à cette situation d'urgence et préserver la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile.

Article I.1.3 Dérogation

Le Ministre en charge de l'aviation civile peut accorder une dérogation au bénéfice de toute personne, aérodrome, aéronef, installation de la navigation aérienne, ou autre, de l'application du présent Code si cette dérogation est dans l'intérêt public et ne devrait pas affecter la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile.

La dérogation ne peut pas avoir pour objet ou pour effet la révision d'une décision de l'Autorité au bénéfice du requérant.

La responsabilité de la justification qualitative ou quantitative, d'un autre moyen de respecter les exigences incombe au requérant. Toute dérogation devra régulièrement être réexaminée en vue d'en éliminer si possible la nécessité.

Les conditions et la procédure permettant l'émission d'une dérogation sont fixées par voie réglementaire.

Article I.1.4 Délégation au Directeur Général de l'Autorité

Le Ministre en charge de l'aviation civile peut déléguer au Directeur Général de l'Autorité toute attribution qui relève de sa compétence en vertu du présent Code, sauf le pouvoir d'enquêter en matière d'accident et d'incident d'aviation civile.

Section 2 L'Autorité de l'aviation civile

Article I.1.5 Création de l'Autorité de l'Aviation Civile

L'Autorité de l'Aviation Civile du Tchad est créée par la Loi N°12/PR/2005 du 16 septembre 2005.

Article I.1.6 Missions de l'Autorité de l'Aviation Civile

Les missions de l'Autorité de l'Aviation Civile du Tchad sont définies par la Loi N°12/PR/2005 ci-dessus citée.

Article I.1.7 Obligation de renseignements

Les exploitants sous la tutelle de l'Autorité sont tenus de lui communiquer les renseignements statistiques et financiers de leurs activités et autres renseignements exigés par le présent Code dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article I.1.8 Organisation et fonctionnement de l'Autorité de l'Aviation Civile

L'organisation et le fonctionnement de l'Autorité de l'Aviation Civile sont définis par le Décret N°074/PR/PM/MI/2006 du 25 janvier 2006.

Article I.1.9 Pouvoirs techniques et voie hiérarchique

Les pouvoirs techniques du Directeur Général s'exercent directement sur les personnes physiques ou morales sous la tutelle conformément aux dispositions de la Loi ci-dessus citée, sans avoir à passer par la voie hiérarchique.

Article I.1.10 Consigne, directive et instruction

Par délégation du Ministre en charge de l'aviation civile, le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile peut émettre des consignes opérationnelles, des directives de navigabilité, des ordonnances, des circulaires, et des instructions supplémentaires pour appuyer les activités de supervision de la sécurité. Ces consignes et directives sont publiées dans les publications aéronautiques.

Article I.1.10.1 Consigne opérationnelle

Le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile peut, au moyen d'une consigne opérationnelle visant à mettre en œuvre et à atteindre les objectifs prévus par les dispositions établies par voie réglementaire, ordonner qu'une opération soit interdite, limitée ou soumise à certaines conditions, dans le but d'assurer la sécurité des opérations.

Les consignes opérationnelles précisent :

a) la raison de leur diffusion ;
b) le domaine d'application et la durée ;
c) l'action à engager par les exploitants.

Article I.1.10.2 Consigne ou directive de navigabilité

Si la sécurité l'exige, le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile peut imposer sous forme de consignes de navigabilité ou de directives de navigabilité des interdictions de vol, des inspections obligatoires de l'aéronef ou des modifications obligatoires à l'aéronef, au certificat de navigabilité et à ses documents associés, ou à tout autre document touchant la navigabilité et imposé par la réglementation en vigueur.

Si l'aéronef n'est pas immatriculé au Tchad, l'Autorité informe les autorités de l'État d'immatriculation de l'émission des consignes de navigabilité ou des directives de navigabilité et des motifs qui les sous-tendent.

Article I.1.10.3 Instruction

Le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile peut émettre une instruction relative à la mise en application des dispositions établies par voie réglementaire, ayant pour objet de donner des moyens acceptables de conformité ou des interprétations et explications pour leur application.

Article I.1.11 Délégation

Nonobstant toute disposition législative ou réglementaire contraire, le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile et, plus généralement, l'Autorité, peut déléguer à une personne ou organisme technique dûment habilité, public ou privé, partie de ses attributions et fonctions, sous réserves de sa responsabilité quant à la qualification et la compétence de l'organisme.

L'Autorité peut autoriser un organisme de surveillance dûment agréé d'éditer et de diffuser les consignes ou directives de navigabilité applicables.

Section 3 ***Inspecteurs de l'Autorité***

Article I.1.12 Rôle et mission des inspecteurs

Outre les officiers de police judiciaire ou juges compétents, les inspecteurs de l'Autorité sont habilités à assurer le respect du présent Code. Dans l'exercice de leurs prérogatives, les inspecteurs répondent directement au Directeur Général et peuvent intervenir directement auprès des personnes physiques ou morales sous tutelle de l'Autorité sans avoir à passer par la voie hiérarchique.

Dans le cadre de leurs missions, le secret bancaire et le secret professionnel ne sont pas opposables aux inspecteurs.

Sans limiter la généralité de ce qui précède, les inspecteurs de l'Autorité ont pour mission de :

a) procéder à la visite et inspection de tout lieu sous tutelle de l'Autorité de façon programmée ou aléatoire, préalablement à, et à posteriori de, la délivrance de titres aéronautiques, certificats, licences, autorisations spéciales, et agréments, incluant les aérodromes et aéroports, les installations servant au contrôle de la navigation aérienne, les aéronefs (et monter à bord), les installations, le siège et les escales des exploitants aériens, les installations pétrolières d'aviation, les engins d'assistance technique au sol, les organismes de maintenance et les organismes de formation, afin de dresser tous rapports sur la conformité aux dispositions du présent Code et présenter aux responsables concernés de l'Autorité des recommandations ou constater, par procès-verbaux, tous faits susceptibles d'être considérés comme une violation du présent Code ainsi que de toutes conventions internationales relatives à l'aviation civile auxquelles la République du Tchad est partie ;
b) porter à la connaissance de ces mêmes responsables et aux exploitants toutes les lacunes auxquelles il faut remédier ;
c) demander, se faire présenter et procéder à l'examen ou à la reproduction de tous documents ou données informatiques sous forme d'imprimé ou toute autre forme intelligible qu'il peut comporter pour examen ou reproduction et renfermant, à son avis, des renseignements utiles à l'application du présent Code, incluant les programmes de formation, de recrutement du personnel et de la qualification du personnel, les comptes d'exploitations, les bilans des exercices actuels et antérieurs, les budgets ;
d) veiller à ce que les exploitants de service aérien soient capables d'assurer la sécurité et l'efficacité des vols ;
e) veiller à ce que les exploitants de service aérien soient capables d'effectuer des vols en respectant les critères du certificat et de l'agrément initialement émis, sur une base continue ;
f) prendre les mesures conservatoires opportunes et nécessaires pour résoudre les questions de sécurité qui sont constatées à l'égard de la maintenance des aéronefs, de l'exploitation technique, des licences et formation du personnel de l'aviation civile, des vols et d'autres responsabilités des exploitants de services aériens, y compris les actes du personnel des exploitants de services aériens ;

g) prendre les mesures conservatoires opportunes et appropriées pour remédier à toute carence constatée dans la maintenance des infrastructures aéroportuaires et aides au sol de la navigation aérienne sur toute l'étendue du territoire sous la tutelle de l'Autorité ;

h) dans l'application des textes régissant le transport des marchandises dangereuses ;

(i) procéder à la visite de tout lieu et à l'immobilisation et l'examen de tout moyen de transport ayant à son bord des marchandises dangereuses destinées au transport aérien où, à son avis et selon le cas :

1) s'effectuent des opérations de manutention, de demande de transport ou de transport de marchandises dangereuses ;
2) se trouvent des contenants normalisés ;
3) se trouvent des livres, registres d'expédition, plans d'intervention d'urgence ou d'autres documents renfermant des renseignements utiles à l'application du présent Code ;
4) se trouve un système informatique pouvant servir à examiner les données qui y sont contenues ou auxquelles il donne accès et qui constituent des renseignements utiles à l'application du présent Code ;

(ii) faire ouvrir, pour examen, les contenants qui, à son avis, servent à la manutention, au transport de marchandises dangereuses ou contiennent des marchandises dangereuses faisant l'objet d'une demande de transport aérien ;

(iii) pour analyse, emporter toute chose qui, à son avis, est une marchandise dangereuse ou en prélever des échantillons ;

(iv) s'il a des motifs raisonnables de croire que des opérations de manutention, de demande de transport aérien, de transport aérien ou d'importation par voie aérienne de marchandises dangereuses s'effectuent dans des conditions qui contreviennent au présent Code, retenir les marchandises jusqu'à ce qu'il soit convaincu de la conformité des opérations au présent Code ;

i) acheminer, dans un délai d'un jour ouvrable, les rapports ou procès-verbaux aux services concernés de l'Autorité ;

j) assigner par préavis écrit toute personne physique ou morale ou organisme sous la tutelle de l'Autorité pour qu'elle lui produise au jour, à l'heure et au lieu mentionnés dans le préavis, tout livre, registre et document relié à ladite personne physique ou morale ou organisme ;

k) retenir, saisir, en cas d'infraction par un pilote, le propriétaire ou l'exploitant d'aéronef, l'aéronef et ses documents requis par le présent Code et, le cas échéant, ses clés ; l'inspecteur délivrera à la personne concernée un reçu dûment signé ;

l) saisir, tous effets pouvant aider à prouver l'infraction, en conformité avec la législation en vigueur et dans les formes éventuellement prescrites pour des situations propres à l'aviation civile ;

m) apposer les scellés sur les aéronefs impliqués dans la commission d'une infraction, d'un crime ou d'un délit ;

n) lever les scellés sur demande écrite du Directeur Général ou sur ordonnance d'un juge auprès du tribunal compétent, après que l'Autorité a été mise en cause et entendue ;

o) suite à l'obtention d'une ordonnance de perquisition en conformité avec la législation en vigueur, sauf en cas de flagrant délit auquel cas l'ordonnance n'est pas requise,

(i) entrer dans tout lieu et perquisitionner en tout lieu où il a des motifs raisonnables de croire à la présence de tout objet ayant rapport à une contravention au présent Code et y saisir un tel objet ;

(ii) y saisir des données informatiques nécessaires à la manifestation de la vérité en plaçant sous main de justice soit le support physique de ces données, soit une copie réalisée en présence des personnes qui assistent à la perquisition ; l'inspecteur ne maintient que la saisie des objets, documents et données informatiques utiles à la manifestation de la vérité ;

(iii) inventorier et placer sous scellés tous objets et documents saisis ; cependant, si leur inventaire sur place présente des difficultés, ces objets et documents font l'objet de scellés fermés provisoires jusqu'au moment de leur inventaire et de leur mise sous scellés définitifs et ce, en présence des personnes qui ont assisté à la perquisition ;

(iv) si elles sont susceptibles de fournir des renseignements sur les objets, documents et données informatiques saisis, les personnes présentes lors de la perquisition peuvent être retenues sur place par l'inspecteur le temps strictement nécessaire à l'accomplissement de ces opérations – l'inspecteur a aussi le droit de les interroger ; et

p) toute autre mission spécifique qui peut lui être attribuée par voie réglementaire.

Article I.1.13 Nomination, compétence et accréditation des inspecteurs

Le Directeur Général nomme, selon ses besoins, les inspecteurs de l'Autorité.

Les conditions de recrutement, de nomination et de révocation des inspecteurs de l'Autorité sont fixées par voie réglementaire.

L'accréditation des inspecteurs est matérialisée par la délivrance d'une pièce d'identité officielle.

Article I.1.14 Prestation de serment des inspecteurs

Pour exercer les fonctions prévues aux termes du présent Code, les inspecteurs de l'Autorité devront être assermentés par devant le tribunal et lire à haute voix le serment tel que suit : « Je jure de fidèlement remplir mes fonctions, d'observer en tout les devoirs qu'elles m'imposent et d'apporter mon concours à la justice avec diligence et probité, de respecter strictement les lois de la République du Tchad pour exercer les pouvoirs qui me sont conférés dans le but de surveiller l'application ou constater la violation du Code de l'aviation civile et des textes qui en découlent pour son application, de toutes Conventions internationales relatives à l'aviation civile auxquelles la République du Tchad est ou sera partie; je jure d'agir et de me conduire toujours loyalement dans l'exercice de mes fonctions d'inspecteur de l'Autorité de l'aviation civile.».

Article I.1.15 Concours de la force publique

L'inspecteur de l'Autorité peut requérir directement le concours de la force publique pour l'exécution de sa mission.

L'inspecteur bénéficie de la protection de l'État dans l'exercice de ses fonctions.

Article I.1.16 Procès-verbaux

Les rapports et procès-verbaux de l'inspecteur de l'Autorité font foi jusqu'à preuve du contraire.

Toute contestation au fond, de ces rapports ou procès-verbaux et des sanctions qu'ils entraineraient, se fait par voie judiciaire devant les tribunaux compétents.

Les modalités d'exercice des pouvoirs des inspecteurs, le contenu de leurs rapports et procès-verbaux et les procédures pour la contestation des rapports et procès-verbaux sont fixés par voie réglementaire.

Section 4 ***Recours contre les décisions***

Article I.1.17 Dispositions générales

Les recours contre les décisions du Ministre en charge de l'aviation civile et du Directeur Général de l'Autorité s'exercent conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

TITRE II - AERONEFS

CHAPITRE II-1 IMMATRICULATION DES AÉRONEFS

Article II.1.1 Obligation d'immatriculation

Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé dans les conditions définies par le présent Code. Il ne pourra porter qu'une seule immatriculation.

Article II.1.2 Registre d'immatriculation

L'immatriculation est effectuée par l'Autorité sur le registre d'immatriculation. Le registre d'immatriculation des aéronefs est tenu à jour sous l'autorité du Directeur Général au siège de l'Autorité.

Tout aéronef immatriculé au Tchad acquiert sa nationalité.

Toutefois, la radiation au registre d'un aéronef est subordonnée à la mainlevée des droits inscrits sur cet aéronef conformément aux dispositions du présent Code.

Article II.1.3 Cession de propriété

La cession de propriété d'un aéronef doit être constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation. Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif ou déclaratif de propriété doivent être inscrits sur le registre à la requête du nouveau propriétaire.

Article II.1.4 Aéronefs concernés

Un aéronef ne peut être immatriculé au Tchad que s'il appartient, à une société détenant une proportion de capital définie par voie réglementaire :

a) à une ou à des personnes physiques ressortissant de la République du Tchad ; ou
b) à des personnes morales constituées selon le droit de la République du Tchad.

Des dérogations peuvent être accordées à titre exceptionnel par l'Autorité, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article II.1.5 Publications

Toute inscription au registre d'immatriculation fait foi et vaut titre. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir à ses frais une copie certifiée conforme.

L'Autorité fournit sur demande à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou à tout État **partie** à la Convention de Chicago les renseignements relatifs aux aéronefs civils immatriculés au Tchad.

Article II.1.6 Importation

Une autorisation d'importation est requise pour l'aéronef d'origine étrangère.

Toute personne physique ou morale peut obtenir l'autorisation d'importation d'aéronef auprès de l'Autorité dans les conditions définies par voie réglementaire.

Article II.1.7 Immatriculation des aéronefs importés

Aucun aéronef importé n'est admis à survoler le territoire de la République du Tchad que s'il est immatriculé et a à son bord un certificat de navigabilité ou un laissez-passer provisoire délivré par l'Autorité conformément au présent Code.

Toutefois, si l'aéronef a été radié du registre d'immatriculation étranger au moment de la vente, il peut être couvert par un certificat d'immatriculation provisoire délivré par l'Autorité. Les conditions et modalités d'octroi de ce certificat d'immatriculation provisoire sont fixées par voie réglementaire.

Article II.1.8 Modification et radiation

Toute modification des caractéristiques de l'aéronef, tout changement de propriétaire, constitution d'hypothèque, location ou autre droit réel, doit être notifié à l'Autorité pour inscription au registre d'immatriculation et sur le certificat d'immatriculation.

Article II.1.9 Radiation d'office

La radiation de l'inscription est réalisée d'office si l'aéronef ne remplit plus les cas tels que fixés par voie réglementaire.

Article II.1.10 Modalité d'immatriculation et de radiation

Les opérations qui donnent lieu à l'inscription au registre d'immatriculation et à la radiation, ainsi que les conditions et modalités d'immatriculation, d'inscription, de modification et de radiation à ce registre, sont fixées par voie réglementaire.

Article II.1.11 Aéronef d'origine étrangère

Un aéronef d'origine étrangère ne peut être immatriculé au Tchad que si le propriétaire prouve que l'aéronef a été radié du registre étranger ou qu'il n'y a jamais été inscrit.

L'immatriculation à l'étranger d'un aéronef antérieurement inscrit au registre de la République du Tchad ne produit effet au Tchad que si l'aéronef a été radié de ce registre.

Article II.1.12 Certificat d'immatriculation

Un certificat d'immatriculation établi conformément aux dispositions du présent Code est délivré au propriétaire d'un aéronef régulièrement inscrit au registre d'immatriculation par l'Autorité.

En cas de dépossession involontaire du certificat, la délivrance d'un duplicata pourra être subordonnée aux garanties jugées nécessaires par l'Autorité et donnera lieu au versement d'une redevance.

Le certificat cesse d'être valable :

a) en cas de transmission de la propriété de l'aéronef ;
b) en cas de survenance d'une des causes de radiation d'office de l'inscription fixées en vertu de l'article II.1.9.

Lorsque le certificat cesse d'être valable, le propriétaire de l'aéronef est tenu de le renvoyer immédiatement à l'Autorité.

CHAPITRE II-2 MARQUES DES AÉRONEFS

Article II.2.1 Marques de nationalité et d'immatriculation

Tout aéronef doit porter de manière apparente les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres ainsi qu'une plaque d'identification.

La composition des marques, le mode de leur fixation, leurs emplacements, leurs dimensions et le type de caractère à employer sont déterminés par voie réglementaire.

CHAPITRE II-3 CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES AÉRONEFS

Article II.3.1 Certificat de navigabilité et certificat de transporteur aérien

Un aéronef ne peut effectuer de vols que s'il est muni d'un certificat de navigabilité délivré conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire.

Les règles opérationnelles, d'exploitation ou de concession applicables à tous les types d'aéronefs et les conditions techniques d'emploi des aéronefs sont, en outre, fixées par voie réglementaire.

L'exploitant ne pourra assurer des vols de transport commercial que s'il détient un certificat de transporteur aérien en état de validité, dûment émis en conformité avec les dispositions fixées par voie réglementaire. Le certificat de transporteur aérien autorisera l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux conditions et restrictions qui peuvent être spécifiées.

Article II.3.2 Contrôle technique des aéronefs et des entreprises de transport aérien

Les aéronefs et les entreprises de transport aérien sont soumis au contrôle technique de l'Autorité en vue d'assurer la sécurité aérienne.

Les frais de contrôle exigés par un texte pris en application du présent Code pour la délivrance ou le maintien en état de validité des certificats de navigabilité des aéronefs et des certificats de transporteur aérien des exploitants sont à la charge des propriétaires ou exploitants des appareils ou entreprises contrôlés dans les conditions fixées par ledit texte, qui fixe également les tarifs des frais à rembourser à l'Autorité, lorsque le contrôle est effectué par ses agents.

Sont déterminés par la voie réglementaire :

a) les caractéristiques du certificat de navigabilité et du certificat de transporteur aérien, les catégories de certificat, les conditions de délivrance, de renouvellement, de suspension et de retrait, de la reconnaissance des certificats émis par des autorités administratives étrangères, les règles d'utilisation des aéronefs, les conditions du maintien de l'aptitude de vol, les documents relatifs à la navigabilité qui doivent être emportées à bord de l'aéronef, et toute autre mesure y **afférente** ;
b) les biens qui ne peuvent être transportés à bord d'un aéronef et ceux qui peuvent l'être seulement avec autorisation expresse de l'Autorité, ou selon d'autres conditions fixées par voie réglementaire ;
c) les conditions d'exploitation technique des aéronefs, telles que préparation et exécution des vols, performances des aéronefs, équipements, instruments de bord et documents de vol, équipements de communication et de navigation de bord des aéronefs en conformité avec les dispositions des règles internationales.

Article II.3.3 Vols spéciaux et laissez-passer de navigation

Des autorisations de vols spéciaux peuvent être délivrées pour un aéronef par l'Autorité conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire.

Une autorisation provisoire de vol dite « laissez-passer de navigation » peut être délivrée pour un aéronef par l'Autorité conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire.

Article II.3.4 Exemptions

Des catégories d'aéronefs peuvent faire l'objet de dispositions particulières au regard des exigences du certificat de navigabilité, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article II.3.5 Conception et production aéronautique

La conception et la production de produits aéronautiques et d'aéronefs en République du Tchad doivent respecter des règles relatives tant aux procédures de certification de type et certification de navigabilité des aéronefs qu'aux conditions d'aptitude au vol ou d'utilisation des aéronefs conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire.

Les entreprises concernées doivent obtenir un certificat d'agrément dont le contenu et les modalités de délivrance sont fixés par voie réglementaire.

Article II.3.6 Réparation, entretien, modification, contrôle

L'entretien, la réparation ou la modification des aéronefs ne peuvent être effectués que par des organismes agréés par l'Autorité dans des conditions fixées par voie réglementaire.

L'Autorité assure le contrôle de ces organismes.

Les dispositions (organisation générale, moyens humains et matériels, procédures, documentation et autres) que doit prendre une entreprise pour assurer le respect des exigences relatives à la maintenance des aéronefs pour obtenir un certificat d'agrément de l'Autorité, les conditions nécessaires à la reconnaissance des certificats d'agrément émis par un État étranger, sont fixées par voie réglementaire.

L'Autorité peut, après enquête technique basée sur les dispositions fixées par voie réglementaire, délivrer un certificat d'agrément à un organisme de maintenance.

Article II.3.7 Contrôle

L'exploitation technique et économique des entreprises de services de transport public et de travail aérien et des organismes de maintenance et de production aéronautique est soumise au contrôle de l'Autorité.

L'Autorité maintient en place un système d'inspection qui a, entre autres, pour fonctions :

a) la rédaction et l'amendement des règles relatives à la navigabilité et aux opérations des aéronefs ;
b) la délivrance, le renouvellement et le maintien de la validité des certificats de navigabilité et des certificats de transporteur aérien et, quand ce pouvoir a été délégué à son Directeur Général, des agréments d'exploitation ;
c) l'inspection régulière et la surveillance des exploitants aériens titulaires d'un certificat ou d'un agrément ;
d) l'approbation de modifications ;
e) le suivi et le contrôle des informations obligatoires sur le maintien de la navigabilité ;
f) l'approbation et les inspections régulières des organismes de maintenance agréés et de production aéronautique.

Article II.3.8 Consignes, directives et bulletins de service

Les directives de navigabilité émises par les autorités de navigabilité des États de conception ou de construction des aéronefs sont applicables, sauf consigne contraire de l'Autorité, sur les aéronefs immatriculés en République du Tchad.

Les bulletins de services émis par les constructeurs, qualifiés par ces derniers d'obligatoires, sont applicables, sauf consigne contraire de l'Autorité, sur les aéronefs immatriculés en République du Tchad.

Le propriétaire, le locataire, l'exploitant ou l'utilisateur d'un aéronef doit :

a) exploiter ou utiliser l'aéronef en conformité avec les consignes, les directives de navigabilité, ainsi que les bulletins de services qualifiés d'obligatoires, qui sont en vigueur ;
b) se procurer auprès des constructeurs ou de leur représentant, les informations et renseignements techniques nécessaires.

Article II.3.9 Responsabilité

L'Autorité, ses préposés, et, plus généralement, la République du Tchad, n'assument aucune responsabilité pour les dommages que pourraient subir un aéronef et ses accessoires pendant le contrôle. Il appartient au propriétaire ou à son utilisateur d'assurer l'aéronef contre de tels dommages.

De même, ils n'assument aucune responsabilité pour tous dommages ou défauts pouvant provenir des matériaux employés pour la construction, pour l'entretien, pour toute modification ou réparation d'un aéronef, même si l'agent ou l'organisme de contrôle n'a émis aucune objection.

CHAPITRE II-4 AÉRONEFS VISÉS PAR UN ACCORD DE TRANSFERT DE FONCTIONS ET D'OBLIGATIONS CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 83 *BIS* DE LA CONVENTION DE CHICAGO

Article II.4.1 Champ d'application

L'exploitation d'un aéronef qui fait l'objet d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef ou de tout autre arrangement similaire, pour le compte propre ou pour le compte d'autrui, peut être soumise aux dispositions de l'article 83 *bis* de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

CHAPITRE II-5 PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Article II.5.1 Aviation civile

Les exploitants de l'aviation civile sont tenus de se conformer aux normes en vigueur en matière de protection de l'environnement et, plus généralement, de veiller à l'élimination ou au recyclage de leurs déchets, à la lutte contre la pollution qu'ils causent et à en conscientiser leur personnel.

Le dépôt des déchets provenant des services de bord des aéronefs, des restaurants et des cuisines, des ateliers de maintenance des aéronefs, des magasins de fret, des dépôts de carburant et lubrifiant, des toilettes de tous les services et installations aéroportuaires, des centres de soins médicaux situés sur les installations aéroportuaires, ainsi que toute autre activité reliée à l'aviation civile susceptible de générer des déchets, devra se faire dans des décharges agréées.

Le dépôt des déchets sur le domaine aéroportuaire, leur enfouissement, immersion et incinération dans le sous-sol du domaine aéroportuaire sont interdits.

Tout projet de construction ou de modernisation d'un aérodrome doit faire l'objet au préalable d'une étude d'impact environnemental tenant compte des dispositions en vigueur sur la protection de l'environnement.

Article II.5.2 Aéronefs - Certificats de limitation de nuisances

Un aéronef appartenant à l'une des catégories définies par voie réglementaire conformément aux dispositions de l'Annexe 16 de la Convention de Chicago, ne peut être utilisé pour la circulation aérienne sans être muni d'un certificat de limitation de nuisances attestant qu'il est conforme au type d'aéronef déjà certifié.

Toutefois, un aéronef appartenant à l'une des catégories définies précédemment et non muni d'un certificat de limitation de nuisances peut être utilisé pour la circulation aérienne s'il est muni :

- d'un certificat spécial de limitation de nuisances attestant qu'il satisfait à des conditions qui lui sont propres et qui ont été notifiées au postulant,
- soit d'une autorisation provisoire assortie des restrictions jugées utiles.

Les catégories d'aéronefs citées ci-dessus et les conditions de délivrance des certificats de limitation de nuisances sont définies par voie réglementaire.

CHAPITRE II-6 MARCHANDISES DANGEREUSES

Article II.6.1 Dispositions générales

Aucun transport de matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses de la dernière édition des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284)* émises par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions Techniques, ne peut être effectué à bord d'un aéronef, à moins qu'il ne soit fait en conformité avec les conditions fixées par voie réglementaire.

Article II.6.2 Formation

Tout intervenant dans le processus de transport aérien de marchandises dangereuses doit suivre une formation obligatoire sur le sujet ; les conditions sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE II-7 PROPRIÉTÉ, HYPOTHÈQUES, PRIVILÈGES, GARANTIES ET SAISIE

Article II.7.1 Statut juridique des aéronefs

Les aéronefs sont des biens meubles soumis aux règles de droit commun, sous réserve des dispositions spéciales décrites dans le présent chapitre.

Article II.7.2 Modalités

Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par voie réglementaire.

Section 1 ***Privilèges***

Article II.7.3 Créances privilégiées

Sont seuls privilégiés sur l'aéronef, par préférence à tous autres droits et créances, même hypothécaires, dans l'ordre suivant :

a) les frais de justice encourus dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix ;
b) les rémunérations dues pour le sauvetage de l'aéronef ;
c) les frais indispensables pour la conservation de l'aéronef.

Article II.7.4 Durée des privilèges

Les privilèges prévus à l'article II.7.3 ci-dessus portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance en cas de perte ou d'avarie. Ils suivent l'aéronef quel que soit le changement de propriété.

Les privilèges prévus à l'article II.7.3 ci-dessus, 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 à l'amiable son montant ou à défaut avoir introduit une action en justice à son sujet.

De plus, les privilèges prévus à l'article II.7.3 s'éteignent, indépendamment des modes normaux d'extinction des privilèges :

a) par la vente en justice de l'aéronef ;
b) au cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard deux mois après publication de la cession par insertion à deux reprises et à huit jours d'intervalle au moins dans un des journaux quotidiens publiés en République du Tchad, à moins que, avant l'expiration dudit délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur au domicile élu par lui dans les publications.

Article II.7.5 Ordre des créances privilégiées

Les créances visées à l'article II.7.3 ci-dessus sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées audit article. Les créances de même rang viennent en concurrence au prorata de chacune des créances en cas d'insuffisance du montant.

Les créances visées aux sous-alinéas (b) et (c) du même article sont payées dans l'ordre inverse des dates des événements qui leur ont donné naissance.

Article II.7.6 Autres privilèges

Les privilèges autres que ceux prévus à l'article II.7.3 ci-dessus, tels les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation et à l'atterrissage encourues suite à l'exploitation de l'aéronef ou les impôts et taxes dus par le propriétaire de l'aéronef, et autres, prennent rang après les hypothèques dont la date d'inscription au registre d'immatriculation est antérieure à celle de la naissance de ces privilèges.

Section 2 ***Hypothèques***

Article II.7.7 Hypothèque sur un aéronef

Les aéronefs ne peuvent être hypothéqués que par une convention intervenue entre les parties intéressées.

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 le présent Code.

L'hypothèque peut grever, par un seul acte, un ou plusieurs aéronefs appartenant à un même propriétaire à condition que l'acte désigne expressément et individuellement l'aéronef ou les aéronefs.

L'hypothèque consentie sur un aéronef ou sur une part de propriété de l'aéronef, s'étend à la cellule, aux moteurs, aux hélices, aux équipements de bord et à toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef.

Article II.7.8 Extension de l'hypothèque aux pièces de rechange

L'hypothèque peut s'étendre à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués à condition que lesdites pièces soient individualisées et entreposées en un ou plusieurs emplacements déterminés et qu'une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affichage, avertisse dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit grevant ces pièces et mentionne le registre où l'hypothèque est inscrite ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

Un inventaire indiquant la nature et le nombre desdites pièces est annexé à l'acte d'hypothèque inscrit.

Les pièces de rechange 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.

Article II.7.9 Acte d'hypothèque

L'hypothèque est, sous peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif d'une hypothèque sur un aéronef peut être authentique ou sous seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre ; dans ce cas, l'endossement entraîne le transfert des droits du créancier hypothécaire.

L'hypothèque ne peut être consentie, sous peine de nullité, que par le propriétaire ou par son mandataire justifiant d'un mandat spécial.

Un aéronef en construction ne peut être hypothéqué, sous peine de nullité, que s'il a préalablement fait l'objet d'une déclaration comportant ses principales caractéristiques, au service chargé de la tenue du registre d'immatriculation ; il en est délivré récépissé.

Article II.7.10 Droits des créanciers

Les créanciers ayant leurs hypothèques inscrites suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés en conformité avec la section 1 du présent chapitre.

Article II.7.11 Perte ou avarie d'un aéronef hypothéqué

En cas de perte ou d'avarie de l'aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité d'assurance.

L'assureur doit requérir un état des inscriptions des hypothèques avant le paiement de toute indemnité.

Aucun paiement d'indemnité n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers hypothécaires figurant sur ledit état.

Article II.7.12 Inscription de l'hypothèque

Toute hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation des aéronefs civils. 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.

Toute personne peut obtenir copie conforme de l'inscription de l'hypothèque.

Les modalités d'inscription et de radiation de l'hypothèque du registre d'immatriculation sont fixées par voie réglementaire.

Article II.7.13 Durée de l'hypothèque

L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans, à compter de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'est pas renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article II.7.14 Intérêts

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

Le taux d'intérêt doit être indiqué dans l'acte d'inscription hypothécaire.

Article II.7.15 Rang des hypothèques

Le rang des hypothèques sur le même aéronef est déterminé par l'ordre des dates de leur inscription. Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, nonobstant la différence des heures de l'inscription.

Article II.7.16 Levée de l'hypothèque

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 II.7.17 Radiation et transfert d'immatriculation d'un aéronef hypothéqué

Sauf le cas de vente forcée, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre État, sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires.

Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, l'Autorité doit refuser toute radiation.

Section 3 ***Saisies conservatoires et exécutoires des aéronefs civils***

Article II.7.18 Disposition générale

Tout aéronef, quelle que soit sa nationalité, peut être saisi et vendu par autorité de justice selon les règles prévues à la présente section.

Article II.7.19 Saisie conservatoire

La saisie conservatoire porte sur un aéronef appartenant au propriétaire ou à un copropriétaire ou à un affréteur, débiteurs d'une créance certaine.

Sont exempts de la saisie conservatoire tout aéronef affecté exclusivement à un service d'État sauf si la créance porte sur les sommes dues par le propriétaire à raison de l'acquisition de ces aéronefs ou de contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation.

La saisie conservatoire d'un aéronef peut être effectuée à toute époque en vertu soit d'un titre exécutoire, soit d'une autorisation d'un juge auprès du Tribunal compétent. L'autorisation peut être accordée, dès lors qu'il est justifié d'une créance paraissant fondée dans son principe.

En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances dues par l'exploitant de tout aéronef au titre de l'utilisation des ouvrages, installations, bâtiments et outillages qu'elles rémunèrent, de redevances de survol, ou des amendes administratives prononcées par l'Autorité, l'exploitant d'aérodrome, ou l'autorité administrative compétente peuvent, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant, auprès d'un juge du Tribunal compétent. En cas d'urgence, le juge saisi peut passer outre l'obligation de la mise en demeure ou autre notification préalable et procéder sans la présence du redevable.

L'ordonnance d'autorisation fixe le délai dans lequel le créancier doit former l'action visant à faire reconnaître la validité de la saisie conservatoire ou la demande au fond, à peine de nullité de la saisie.

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

Article II.7.20 Immobilisation de l'aéronef

L'ordonnance du juge autorisant la saisie est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

Article II.7.21 Procédure de saisie conservatoire

La procédure de saisie conservatoire se fait conformément aux dispositions établies par le Code de procédure civile complétées, s'il y a lieu, par des dispositions établies par voie réglementaire.

Article II.7.22 Mainlevée

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

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

Article II.7.23 Saisie-attribution

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

Cette notification entraîne immédiatement saisie.

Article II.7.24 Procédure de saisie attribution

La procédure de saisie attribution se fait conformément aux dispositions établies par le Code de procédure civile complétées, s'il y a lieu, par des dispositions établies par voie réglementaire.

Article II.7.25 Commandement de payer

Le commandement doit être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile.

Il immobilise l'aéronef dans l'aérodrome où il se trouve.

Article II.7.26 Immobilisation d'un aéronef saisi

Dès qu'il est notifié du commandement de payer ou de la saisie, le commandant de l'aérodrome doit s'opposer à tout départ de l'aéronef jusqu'à remise de mainlevée de saisie ou de décision de justice autorisant le départ ou justifiant que l'adjudicataire a exécuté les formalités prévues au présent Code.

Article II.7.27 Inscription au registre d'immatriculation

Si l'aéronef est immatriculé au Tchad, copie du procès-verbal de saisie est notifiée à l'Autorité aux fins d'inscription de la saisie sur le registre d'immatriculation et aux créanciers inscrits ou ayant fait notifier une demande aux fins d'intervention dans la procédure.

Toute vente effectuée en violation des dispositions qui précèdent sera annulée sur demande introduite dans les trois mois à compter de la date de la vente par toute personne ayant subi un préjudice de ce fait.

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

Article II.7.28 Reconnaissance internationale des droits sur aéronef

Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un État partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef 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.

En cas de vente en République du Tchad d'un aéronef grevé dans un État 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 1er 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.

Section 4 Droit de rétention

Article II.7.29 Champ d'application

L'Autorité et les autorités publiques en matière de police ou de douanes, peuvent procéder à une rétention à titre conservatoire, à la charge de l'exploitant technique ou, le cas échéant, de l'exploitant commercial ou du propriétaire, de tout aéronef immatriculé soit en République du Tchad ou soit à l'étranger :

a) qui ne remplit pas les conditions de sécurité ou de sûreté prévues au présent Code ;
b) qui a causé des dommages à la surface ;
c) dont le document de navigabilité ne peut être produit ;
d) dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation ; ou
e) dont le pilote ou l'exploitant a commis une infraction aux règles de police, douane, ou circulation aérienne, ou aux dispositions du présent Code,

y compris, le cas échéant, si l'avion n'est plus au sol, après avoir ordonné son retour au sol si la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile leur semble compromise.

Le droit de rétention se traduit par une interdiction de décoller.

Article II.7.30 Levée du droit de rétention

En cas de non respect des règles de sécurité ou de sûreté, le droit de rétention sera levé si des mesures correctives ont été prises, permettant d'assurer la sécurité des passagers transportés et des populations survolées ; en cas de capture illicite, l'aéronef est maintenu au sol jusqu'à ce que la crise soit résolue à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige le décollage.

En cas de dommages à la surface, le droit de rétention sera levé si l'Autorité est satisfaite du cautionnement fourni par l'exploitant de l'aéronef couvrant l'évaluation faite par l'Autorité des dommages causés et si le Bureau d'enquêtes sur les accidents est satisfait que la présence de l'aéronef n'est plus nécessaire aux fins de son enquête.

En cas d'infraction aux règles de police, de douane ou de circulation ou aux dispositions du présent Code, le droit de rétention sera levé si les besoins de l'enquête ne nécessitent plus l'immobilisation de l'aéronef.

Section 5 Mise sous séquestre

Article II.7.31 Champ d'application

En cas d'exercice d'une activité de transport aérien par une entreprise non régulièrement autorisée, le Ministre en charge de l'aviation civile pourra prononcer par arrêté, à l'expiration d'un délai de huit jours suivant une mise en demeure notifiée à cette entreprise, la mise sous séquestre des appareils utilisés.

Section 6 ***Droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle***

Article II.7.32 Exemption en cas de contestation sur les brevets

Sous réserve des dispositions relatives aux infractions à la législation et à la réglementation douanières, ne peut faire l'objet de saisie ou de rétention pour atteinte aux droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle délivré ou déposé en République du Tchad, un aéronef étranger à condition que l'État d'immatriculation de l'aéronef réserve sur son territoire le traitement réciproque aux aéronefs de la République du Tchad.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent aussi à l'entreposage des pièces et du matériel de rechange pour les aéronefs, ainsi qu'au droit d'utiliser et de monter ces pièces et matériel lors de la réparation d'un aéronef étranger en République du Tchad, aucune pièce ni aucun matériel breveté ainsi entreposé ne pouvant être vendu ou cédé à l'intérieur du territoire de la République du Tchad, ou exporté à des fins commerciales.

Section 7 ***Garanties internationales sur des matériels d'équipement aéronautiques***

Article II.7.33 Application

La *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* (ci-après nommée, dans la présente section, la « Convention ») ainsi que ceux du *Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* (ci-après nommé, dans la présente section, le « Protocole ») ont force de loi.

Article II.7.34 Interprétation

Le Commentaire officiel de la Convention et du Protocole, dans sa version approuvée pour distribution par le Conseil de direction de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), peut servir à l'interprétation de ces instruments.

Article II.7.35 Tribunal compétent au sens de l'article 53 de la Convention

Le Tribunal de Grande Instance de N'Djaména est le tribunal compétent pour l'application de la Convention et du Protocole.

Article II.7.36 Ministre compétent

Le Ministre en charge de l'aviation civile est chargé de l'application de la présente section et du dépôt des déclarations et des désignations faites par la République du Tchad en vertu de la Convention et du Protocole.

Article II.7.37 Texte pris pour son application

Les conditions nécessaires à l'application de la présente section sont fixées par voies législative et réglementaire.

TITRE iii- NAVIGATION AERIENNE

CHAPITRE III-1 RÈGLES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Article III.1.1 Obligation

Tout aéronef se trouvant sur le territoire de la République du Tchad ou dans la région d'information de vol confiée à la République du Tchad par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, ou circulant au-dessus de ce territoire, ou de cette région d'information de vol, doit observer les règles internationales de la navigation aérienne et le système international de feux et signaux. Ces règles seront également observées par les aéronefs militaires de la République du Tchad à moins qu'elles ne soient incompatibles avec le caractère de leur mission.

Les aéronefs de la République du Tchad qui se trouvent hors de celle-ci doivent aussi observer lesdites règles, sauf prescriptions contraires de l'État survolé.

Le Ministre en charge de l'aviation civile doit s'assurer de l'adoption par voie réglementaire des règles de la navigation aérienne qui soient conformes aux règlements internationaux relatifs à l'aviation civile internationale et toutes différences à ces règles sont définies par voie d'information aéronautique (AIP).

Article III.1.2 Interception des aéronefs civils

Les aéronefs en vol doivent impérativement obtempérer aux ordres et signaux conventionnels leur ordonnant d'atterrir.

Les aéronefs doivent se soumettre aux injonctions des commandants d'aéronefs militaires, de police et de douane ou des personnels au sol des services militaires, de police et de douane.

Article III.1.3 Emploi des armes

Pour assurer le respect de sa souveraineté sur son espace aérien, la République du Tchad, en cas d'infraction, s'abstient de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol.

CHAPITRE III-2 CIRCULATION DES AÉRONEFS

Article III.2.1 Droit de circulation

Sous réserve d'observer la réglementation relative à la navigation et à la circulation aériennes telle qu'elle résulte des dispositions du présent Code, les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire de la République du Tchad.

Article III.2.2 Aéronef immatriculé en République du Tchad

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

a) d'être employé à des fins compatibles avec les buts de la Convention de Chicago ;
b) de respecter en toute circonstance, notamment en cas d'interception, les ordres et instructions des autorités de l'État dans lequel il se trouve, si ceux-ci ne mettent pas en danger la vie des personnes se trouvant à bord et la sécurité dudit aéronef.

Article III.2.3 Aéronef de nationalité étrangère

Un aéronef de nationalité étrangère, qu'il soit aéronef civil ou aéronef d'État, ne peut circuler au-dessus du territoire de la République du Tchad que si ce droit lui est accordé aux termes de conventions ou d'accords conclus entre la République du Tchad et l'État d'immatriculation de cet aéronef ou s'il reçoit à cet effet une autorisation spéciale et temporaire.

Tout aéronef de nationalité étrangère qui, sans titre, survole le territoire de la République du Tchad ou dont il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé dans son espace aérien, est tenu de respecter tout ordre d'atterrir et toutes autres instructions des autorités de la République du Tchad pour mettre fin à ces violations.

Article III.2.4 Règles

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

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

La réglementation de la circulation aérienne générale est applicable dans l'espace aérien placé sous le contrôle de tout organisme des services de la circulation aérienne situés sur le territoire de la République du Tchad.

En dehors de l'espace aérien de la République du Tchad, elle s'impose aux aéronefs portant ses marques de nationalité, dans la mesure où elle est compatible avec les règles édictées par l'État, ou l'organisme international qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent les aéronefs.

Les règles de la circulation aérienne générale ne s'appliquent pas aux aéronefs des forces de sécurité et police en vols opérationnels si elles sont incompatibles avec le caractère de la mission. Dans ce

cas, une coordination entre les autorités des forces de sécurité et police, l'Autorité et les autorités chargées du contrôle de la navigation aérienne civile, sera assurée en vue de préserver la sécurité de la navigation aérienne. Notamment lorsque les aéronefs des forces de sécurité et police empruntent l'espace aérien assigné aux aéronefs civils, ils suivent les instructions des autorités chargées du contrôle de la navigation aérienne civile.

Article III.2.5 Zone à statut particulier

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

Le commandant de bord de tout aéronef qui pénètre dans une zone interdite ou réglementée est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, d'atterrir sur l'aérodrome le plus rapproché en dehors de ladite zone ou, à la première sommation, atterrir sur l'aérodrome qui lui est désigné.

Article III.2.6 Voltige

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

Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec l'autorisation de l'Autorité, sous réserves de l'accord préalable de l'autorité administrative étatique territorialement compétente.

Article III.2.7 Conduite négligente

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 bord et à la surface.

Article III.2.8 Documents de bord, entrée, circulation et sortie

Tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale doit, conformément aux conditions prescrites par la Convention de Chicago, avoir à bord les documents suivants :

a) le certificat d'immatriculation ;

b) le certificat de navigabilité ;

c) les licences des membres d'équipage ;

d) le carnet de route ;

e) les licences de station radio d'aéronef ;

f) le manifeste de passagers ;

g) le manifeste de marchandises ;

h) la copie authentifiée du permis d'exploitation aérienne ;

i) les spécifications d'exploitation ;

j) le document attestant la certification acoustique.

Lors de l'arrivée ou du départ d'un aéronef, en quelque lieu que ce soit, l'Autorité a le droit de visiter l'aéronef et d'examiner les certificats et documents exigés par les lois et règlements relatifs à l'aviation civile ainsi que ceux relatifs à l'immatriculation, la navigabilité et l'exploitation.

Les conditions de délivrance, de retrait et de validité de ces documents sont fixées par voie réglementaire.

Tout aéronef arrivant sur le territoire de la République du Tchad ou le quittant et pendant son séjour doit se conformer aux dispositions du présent Code et de toutes autres lois en vigueur, en particulier à celles concernant l'admission des équipages, des passagers et de marchandises et les formalités d'immigration, de passeport, de douane et de quarantaine.

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

L'Autorité, les autorités administratives de la police, de la douane peuvent notamment lorsque la sûreté ou la sécurité des vols l'exige, procéder à la visite des personnes, des bagages et du fret en évitant de causer un retard déraisonnable ; les modalités sont déterminées par voie réglementaire.

L'Autorité spécifie dans les publications d'information aéronautique (AIP) les consignes à respecter par les équipages et les passagers relatives à l'arrivée et au départ.

CHAPITRE III-3 SURVOL ET ATTERRISSAGE

Article III.3.1 Survol et atterrissage

Les aéronefs qui effectuent un vol international doivent :

a) suivre, pour franchir la frontière, la route aérienne qui leur est imposée ;
b) utiliser au départ et à l'arrivée un aéroport international.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées par autorisation administrative d'utiliser un aéroport international, conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE III-4 SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Article III.4.1 Services de la circulation aérienne

Des services de la circulation aérienne sont établis et assurés dans la région d'information de vol, les régions de contrôle et les zones de contrôle de la République du Tchad.

L'Autorité s'assure de la fixation des règles concernant les portions d'espaces, conformément aux recommandations des conférences aéronautiques régionales : régions d'information de vols, régions de vols, régions de contrôle, routes et voies aériennes dans lesquelles sont assurés des services d'information de vol, de contrôle et d'alerte.

Tout exploitant de service de la circulation aérienne doit être assuré pour sa responsabilité d'une manière qui satisfasse l'Autorité. Une attestation d'assurance doit être présentée à toute demande de l'Autorité ou des agents de la force publique.

L'Autorité veillera à ce que les assurances prescrites au présent chapitre restent en vigueur pendant la prestation des services.

Les règles et procédures applicables par les services de la circulation aérienne sont définies par voie réglementaire.

Article III.4.2 Informations aéronautiques et avis aux navigateurs aériens

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

Conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur, l'Autorité s'assure de l'élaboration, la publication et la mise à jour d'une publication d'information aéronautique et de l'émission des avis aux navigateurs aériens.

Sur les aérodromes internationaux de la République du Tchad, sur d'autres aérodromes si nécessaires, sont créés des bureaux d'information chargés, sous le contrôle technique de l'Autorité, de fournir aux équipages et exploitants tous renseignements utiles pour la préparation des vols, et essentiels pour la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne sur les tronçons de route partant de l'aérodrome. L'Autorité peut déléguer ce contrôle à un organisme dûment habilité.

Article III.4.3 Télécommunications

L'Autorité s'assure que les organismes ou entreprises responsables de l'établissement d'un réseau national des télécommunications aéronautiques et d'aide à la navigation aérienne prennent les mesures qu'elle estime nécessaires pour se conformer aux dispositions du présent Code.

Tout système et équipement de radiocommunications et d'aides à la navigation aérienne existant ou à créer sont soumis au contrôle technique de l'Autorité.

Les aides et services fournis par les services de la circulation aérienne aux aéronefs en vol donnent lieu à la perception des redevances de route correspondant à la rémunération des services rendus.

Les aéronefs affectés à un service public de transport de voyageurs doivent être munis des appareils de télécommunication radioélectriques en conformité avec les normes de la règlementation en vigueur. Le personnel affecté aux télécommunications radioélectriques doit disposer des qualifications requises.

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

Article III.4.4 Accords entre les intervenants

L'Administration des télécommunications et l'Autorité s'assurent de la signature et du suivi des accords formels chargés d'établir les responsabilités respectives concernant les aspects de la réglementation et la fourniture des services de télécommunications.

CHAPITRE III-5 MÉTÉOROLOGIE

Article III.5.1 Dispositions générales

La Direction générale de la météorologie nationale est l'autorité chargée de procurer ou de faire procurer, en son nom, l'assistance météorologique à la navigation aérienne, en conformité avec les normes minimales contenues à l'Annexe 3 à la Convention de Chicago.

L'Autorité veille à ce que les dispositions qui déterminent l'assistance météorologique fassent l'objet d'une publication d'information aéronautique (AIP).

Article III.5.2 Accords entre les intervenants

La Direction générale de la météorologie nationale et l'Autorité s'assurent de la signature et du suivi des accords formels chargés d'établir les responsabilités respectives concernant les aspects de la réglementation et la fourniture des services météorologiques entre elles, l'ASECNA, la société concessionnaire ou gérante de ses aéroports et la République du Tchad.

Article III.5.3 Observations du cisaillement du vent et autres phénomènes

L'Autorité s'assure :

a) que l'observation et la prévision du phénomène de cisaillement du vent sont assurées dans le cadre de l'assistance météorologique à la navigation aérienne et que des avertissements à ce sujet sont diffusés aux usagers de l'espace aérien et ce, en collaboration avec tout organisme en charge selon les accords et les dispositions réglementaires en vigueur ;
b) que les exploitants se conforment aux dispositions en vigueur concernant l'enregistrement par les équipages de conduite, pendant les différentes phases de vol, des observations météorologiques et des observations relatives à une activité volcanique en vue de leur transmission aux services concernés de la circulation aérienne.

TITRE IV - AERODROMES

CHAPITRE IV-1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article IV.1.1 Catégories

Les aérodromes sont divisés en deux catégories selon leur usage :

a) aérodromes destinés à la circulation aérienne publique, sous réserves des restrictions ou interdictions auxquelles ils peuvent être soumis en vertu du présent Code ;
b) aérodromes non ouverts à la circulation publique.

Article IV.1.2 Obligation

Le cas de force majeure excepté ou sauf autorisation de l'Autorité, le départ ou l'atterrissage d'un aéronef ne pourra se faire en dehors d'un aérodrome.

Le cas de force majeure excepté ou sauf autorisation de l'Autorité, les aéronefs venant de l'étranger ou s'y rendant doivent obligatoirement atterrir sur un aérodrome international ou prendre leur départ d'un aérodrome international. Ils ne peuvent faire escale, ni à l'aller ni au retour, entre l'aérodrome international et la frontière.

Les conditions de création et d'utilisation des aérodromes ouverts ou non à la circulation aérienne, 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, sont fixées par voie réglementaire. Ces cas touchent notamment les hélicoptères, ballons et aéronefs de traitement agricole et ultra-légers motorisés (ULM).

Article IV.1.3 Création, ouverture et fermeture

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

Article IV.1.4 Création, ouverture et exploitation par une personne autre que l'État

Les conditions de création, d'ouverture et d'exploitation d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique, par une personne autre que l'État sont définies par voie réglementaire.

Le signataire de la convention prévue à l'alinéa précédent et le tiers exploitant agréé par l'administration sont solidairement responsables à l'égard de l'État.

La création ou l'extension de ces aérodromes bénéficient, si besoin est, de la procédure légale d'expropriation pour cause d'utilité publique et du régime de l'occupation temporaire.

Les conditions de création, d'homologation, de certification et d'utilisation des aérodromes ouverts ou non à la circulation aérienne publique est fixée par voie réglementaire.

Article IV.1.5 Homologation des aérodromes

L'ouverture d'un aérodrome est prononcée après homologation de l'Autorité. Les conditions d'homologation sont fixées par voie réglementaire.

Article IV.1.6 Certification des aéroports internationaux

Les aéroports internationaux doivent être certifiés dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article IV.1.7 Assurance des aérodromes

Tout exploitant d'un aérodrome doit être assuré pour sa responsabilité d'une manière qui satisfasse l'Autorité, en relation avec la catégorie de l'aérodrome exploité.

L'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance agréée par les autorités compétentes.

Une attestation d'assurance doit être présentée à toute demande de l'Autorité ou des agents de la force publique.

L'Autorité veillera à ce que les assurances prescrites au présent titre restent en vigueur pendant toute la période de validité de la certification ou agrément.

Article IV.1.8 Dégradations ou travaux pouvant porter atteinte à la sécurité

Si un rapport ou un procès-verbal est dressé pour constater sur un aérodrome des dégradations ou l'exécution d'ouvrages ou de travaux pouvant porter atteinte à la sécurité de la navigation aérienne ou entraver l'exploitation des services aéronautiques, l'Autorité peut adresser aux contrevenants une mise en demeure pour leur enjoindre de cesser les travaux et, le cas échéant, de rétablir les lieux dans leur état initial.

Si les contrevenants n'obtempèrent pas dans le délai fixé par la mise en demeure, l'Autorité peut faire, en tant que de besoin, exécuter d'office les travaux nécessaires et les frais relatifs aux travaux engagés sont à la charge des contrevenants.

Article IV.1.9 Dispositions sanitaires

Le contrôle sanitaire aux frontières est régi 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 règlements nationaux intervenus ou à intervenir en la matière en vue de prévenir la propagation par voie aérienne des maladies transmissibles.

Article IV.1.10 Services d'assistance en escale

La fourniture d'un ou de plusieurs services d'assistance en escale et l'auto-assistance en escale se pratiquent dans certaines conditions fixées par voie réglementaire.

Article IV.1.11 Délégation

Le Ministre en charge de l'aviation civile peut déléguer par arrêté au Directeur Général de l'Autorité tout pouvoir qui lui est conféré par le présent titre.

CHAPITRE IV-2 AÉRODROMES OUVERTS À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE

Article IV.2.1 Classification

Les conditions techniques et administratives de la classification des aérodromes destinés à la circulation aérienne publique, la procédure et les effets du classement sont déterminés par voie réglementaire.

Article IV.2.2 Restrictions

L'utilisation d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant, ou si des raisons d'ordre public le justifient.

Ces décisions font l'objet d'avis aux navigateurs aériens et, le cas échéant, de publications et circulaires d'informations aéronautiques.

Article IV.2.3 Exploitation

La construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes peuvent être concédés dans le cadre de conventions de concession conformément à un cahier des charges qui précise les obligations respectives de l'exploitant et de l'État.

Le cahier des charges est approuvé par décret ou arrêté suite aux recommandations conjointes du Ministre en charge de l'aviation civile et du Ministre en charge des Finances.

Article IV.2.4 Contrôle

Les aérodromes, les installations destinées à assurer le contrôle de la circulation aérienne, les télécommunications aéronautiques, la radionavigation aérienne, l'aide à la navigation aérienne, y compris les réseaux de câbles et canalisations qui les desservent, les dépendances des aérodromes et des installations à usage aéronautique, leurs exploitants et leur personnel, sont soumis au contrôle technique de l'Autorité, quelque soit le statut juridique de son exploitant.

En cas de non-conformité aux exigences de certification ou d'une carence/d'une préoccupation de sécurité non résolue, l'Autorité peut imposer des restrictions d'exploitation ou des sanctions.

Article IV.2.5 Aérodromes internationaux

Parmi les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les règles de certification et de désignation des aérodromes internationaux sur lesquels sont installés en permanence, des services d'immigration, de police, de douane, de santé et de quarantaine agricole sont définies par voie réglementaire.

CHAPITRE IV-3 AÉRODROMES NON OUVERTS À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE

Article IV.3.1 Installation

Les conditions liées à la création, la mise en œuvre et la fermeture des aérodromes civils non ouverts à la circulation aérienne publique sont définies par voie réglementaire.

Article IV.3.2 Exploitation

Les conditions liées à l'utilisation et l'exercice du contrôle des aérodromes civils non ouverts à la circulation aérienne publique sont définies par voie réglementaire.

CHAPITRE IV-4 SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

Article IV.4.1 Dispositions générales

Afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est établi, et il continue à être établi, sur et autour des aérodromes des servitudes spéciales dites « servitudes aéronautiques » comprenant :

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

Les modalités d'établissement et de contrôle des servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage sont définies par voie réglementaire.

Article IV.4.2 Installations concernées

Les dispositions du présent chapitre sont applicables :

- aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ;
- dans certaines conditions fixées par voie réglementaire à certains aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique et créés par une personne physique ou morale autre que l'État ainsi qu'aux aérodromes situés en territoire étranger pour lesquels les zones de dégagement doivent être établies sur le territoire de la République du Tchad ;
- aux installations d'aides à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques intéressant la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;
- à certains emplacements correspondants à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

Article IV.4.3 Dispositions particulières à certaines installations

Les installations qui, par leur hauteur, pourraient constituer un obstacle ou un danger pour la navigation aérienne et dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement en application du présent chapitre, nécessite une autorisation spéciale du Ministre en charge de l'aviation civile, sont définies par voie réglementaire, qui établit également la procédure d'enlèvement ou de modification des installations non conformes au présent chapitre.

L'autorisation peut être subordonnée à l'observation de conditions particulières d'implantation, de hauteur et de balisage suivant les besoins de la navigation aérienne dans la région intéressée.

Article IV.4.4 Enlèvement ou modification

Un délai pour l'enlèvement ou la modification d'ouvrages frappés de servitude ou pour pourvoir à leur balisage, ou qui ont été érigées dans une zone interdite, peut être prescrit par le tribunal saisi sur la demande du Ministre en charge de l'aviation civile, sous peine d'une astreinte de cinq cent mille (500.000) francs CFA par jour de retard.

Si à l'expiration du délai, la situation n'est pas régularisée, le Ministre en charge de l'aviation civile peut faire exécuter les travaux d'office aux frais et risques des personnes responsables.

CHAPITRE IV-5 POLICE DES AÉRODROMES

Article IV.5.1 Dispositions générales

La police des aérodromes est assurée par l'autorité habilitée, sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aérodromes et installations dépendant de la défense nationale.

Les modalités d'application des dispositions du présent chapitre sont fixées par voie réglementaire.

TITRE V - SURETE ET FACILITATION

CHAPITRE V-1 ORGANISATION

Article V.1.1 Organisation nationale de la sûreté de l'aviation civile

L'organisation de la sûreté au plan national repose sur trois composantes :

- La mise en place d'un système de sûreté pérenne et sa supervision ;
- La coordination de la mise en œuvre des mesures de sûreté ; et
- L'application effective des mesures de sûreté dans les aéroports.

Article V.1.2 Autorité compétente

L'ADAC (ci-après l'Autorité) est l'autorité compétente en matière de sûreté au sens de l'Annexe 17 et en matière de facilitation au sens de l'Annexe 9 de la Convention de Chicago.

Article V.1.3 Le Comité national de la sûreté de l'aviation civile

Un Comité national de la sûreté de l'aviation civile est mis en place conformément à l'Annexe 17 de la Convention de Chicago dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article V.1.4 Programme national de la sûreté de l'aviation civile

L'Autorité est responsable de la rédaction et du développement d'un programme national de la sûreté de l'aviation civile.

Article V.1.5 Programme national de formation en sûreté de l'aviation civile

L'Autorité élabore et met en œuvre un programme national de formation en sûreté de l'aviation civile.

Article V.1.6 Programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile

L'Autorité élabore et met en œuvre un programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile.

Article V.1.7 Approbation des programmes de sûreté et de formation

L'Autorité approuve les programmes de sûreté et de formation en matière de sûreté de l'aviation civile, exploitants d'aéronef ou d'aéroport, établissements publics et privés, et de toute autre personne ou organisme assujetti, selon les conditions fixées par voie réglementaire.

Article V.1.8 Le Comité national de la facilitation du transport aérien

Un Comité national de la facilitation du transport aérien est mis en place conformément à l'Annexe 9 de la Convention de Chicago dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Article V.1.9 Programme national de la facilitation du transport aérien

L'Autorité élabore un programme national de la facilitation du transport aérien.

Article V.1.10 Mise en œuvre et application des programmes

L'Autorité s'assure de la mise en œuvre effective et de l'application de tous les programmes nationaux, et ceux des entités régulées (exploitants d'aéronefs, exploitants d'aéroports, société d'assistance en escale, etc.).

CHAPITRE V-2 AÉRODROMES ET INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE

Article V.2.1 Zones réservées

Des règles de circulation sont établies pour réglementer l'accès dans les zones réservées.

Après avoir obtenu l'approbation de l'Autorité dans l'exercice de ses pouvoirs techniques, l'exploitant d'un aérodrome ou d'une installation de navigation aérienne s'assure de la désignation, pour des raisons de sûreté, d'une zone dont l'accès sera réservé aux personnes autorisées à cet effet. Il doit alors clairement marquer la zone comme étant une zone à accès limité.

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

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

Article V.2.2 Expulsion

Un officier de police judiciaire compétent peut utiliser la force raisonnable pour expulser toute personne qui enfreint aux mesures de sûreté contenues dans le présent chapitre.

Article V.2.3 Comité de sûreté d'aéroport

L'Autorité s'assure de la mise en place d'un comité de la sûreté dans les aéroports desservant l'aviation civile internationale.

Le comité de sûreté d'aéroport est chargé de l'élaboration d'un programme de sûreté ainsi qu'un programme de contrôle de la qualité en conformité avec :

a) le programme national de la sûreté de l'aviation civile ;
b) le programme national de formation en sûreté de l'aviation civile ; et
c) les conditions fixées par voie réglementaire.

Article V.2.4 Comité de facilitation d'aéroport

L'Autorité s'assure de la mise en place d'un comité de la facilitation dans les aéroports desservant l'aviation civile internationale.

Le comité de facilitation d'aéroport est chargé de l'élaboration d'un programme de la facilitation ainsi qu'un programme de contrôle de la qualité en conformité avec :

a) le programme national de la facilitation du transport aérien ;
b) le programme national de formation en sûreté de l'aviation civile ; et
c) les conditions fixées par voie réglementaire.

Article V.2.5 Contrôle de sûreté

En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, tant au niveau national qu'international, les officiers de police judiciaire et les agents de sûreté sous leur responsabilité, procèdent à l'inspection/filtrage des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones de sûreté à accès réglementé. Les officiers de police judiciaire dans leur domaine de compétence, font procéder à cette inspection/filtrage par des agents certifiés. Ils procèdent à des palpations de sûreté. Dans ce cas, la palpation de sûreté est faite par une personne du même sexe que la personne à palper, si cette dernière l'exige.

La certification est refusée ou retirée lorsque la moralité de la personne ou son comportement apparaissent incompatibles avec l'exercice des missions susmentionnées. La certification ne peut être retirée qu'après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. Elle peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

Les agents des douanes procèdent à l'inspection/filtrage des bagages de soute, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules en régime international.

CHAPITRE V-3 SÛRETÉ DU TRANSPORT PUBLIC

Article V.3.1 Programme de sûreté, de contrôle de la qualité et de formation

Tout transporteur aérien desservant un aéroport servant à l'aviation civile internationale ou tout exploitant d'un aéroport servant à l'aviation civile internationale soumet à l'Autorité pour approbation, un programme de sûreté, un programme de contrôle qualité et un programme de formation en sûreté, en conformité avec :

a) le programme national de la sûreté de l'aviation civile ;
b) le programme national de facilitation du transport aérien ; et
c) les conditions fixées par voie réglementaire.

Article V.3.2 Responsabilité du transporteur aérien

En vue d'assurer la sûreté des vols, le transporteur aérien met en œuvre des mesures de sûreté applicables au fret, aux colis postaux, aux passagers et leurs bagages de cabine et de soute avant leur embarquement dans les aéronefs.

Article V.3.3 Acte malveillant et responsabilité

Sous réserves du Chapitre VII-2 sur le contrat de transport de personnes, bagages et marchandises, en cas de dommage résultant d'un acte malveillant et causé par des colis postaux ou du fret visés par le présent chapitre, la responsabilité d'une entreprise ou d'un organisme agréé ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures et mesures prévues par le présent Code.

Article V.3.4 Sûreté du fret et des colis postaux

Le fret, la poste et les autres marchandises sont soumis au contrôle de sûreté approprié, y compris l'inspection/filtrage avant qu'ils ne soient chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial des passagers.

Titre VI - programme national de sécurité et Système de gestion de la sécurité

Article VI.1.1 Obligation

Un programme national de sécurité de l'aviation civile (PNS) est établi conformément aux exigences fixées par les normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en matière de gestion de la sécurité par l'État. Il est adopté par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.

L'Autorité élabore, s'assure de la mise en œuvre et tient à jour ce programme sur le territoire national en vue de réaliser un niveau acceptable de performance de sécurité de l'aviation civile. Le programme national de sécurité de l'aviation civile vise à :

- Evaluer et analyser les risques pour la sécurité à partir des remontées d'événements collectés au plan national ;
- Se fixer des objectifs de réduction de ces risques en relation avec les différents opérateurs ;
- Définir des plans d'actions pour atteindre ces objectifs ; et
- Etablir des indicateurs permettant de vérifier l'efficacité de ces plans d'action.

Les exploitants et les fournisseurs de services aéronautiques sont tenus d'établir et de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité au sens de la Convention de Chicago et de ses Annexes.

Ce système de gestion de la sécurité est établi conformément aux prescriptions et procédures fixées par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.

Sont déterminés par voie réglementaire :
a) les catégories de personnes physiques ou morales qui doivent élaborer et appliquer un système de gestion de la sécurité ;
b) les différents critères à suivre dans l'élaboration du système de gestion de la sécurité en vue de son approbation par l'Autorité ; et
c) les pouvoirs d'intervention de l'Autorité ainsi que de ses inspecteurs.

Article VI.1.2 Pouvoirs de l'Autorité

L'Autorité approuve le système de gestion de la sécurité des personnes soumises à l'article précédent, s'il est conforme aux critères spécifiés par voie réglementaire selon l'Annexe 19 de la Convention de Chicago, veille sur son application et en assure le suivi, sous peine d'une amende administrative, de suspension ou retrait de la certification, licence ou agrément, tel que déterminé par voie réglementaire.

TITRE VII - TRANSPORT AERIEN PUBLIC

CHAPITRE VII-1 DROITS DE TRAFIC ET AUTORISATION D'EXPLOITATION

Article VII.1.1 Agrément et certificat de transporteur aérien

L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'un agrément délivré à titre individuel par le Ministre en charge de l'aviation civile dans les conditions fixées par voie réglementaire, sur recommandation de l'Autorité suite à une enquête de conformité aux lois en vigueur et préalablement à l'émission d'un certificat de transporteur aérien émis par l'Autorité en conformité avec les conditions fixées par voie réglementaire. Le Ministre en charge de l'aviation civile peut déléguer par arrêté au Directeur Général de l'ADAC le pouvoir de délivrer l'agrément.

Cet agrément est délivré notamment au vu de garanties morales, financières et techniques que présente l'entreprise intéressée et sur l'opportunité de la création d'un service nouveau de transport aérien.

Les conditions de délivrance, de renouvellement, de suspension et de retrait de l'agrément d'une entreprise de transport aérien public sont fixées par voie réglementaire.

Article VII.1.2 Autorisation d'exploitation

Toute demande d'autorisation pour l'exploitation d'un service aérien doit comporter entre autres les renseignements déterminés par voie réglementaire.

Sauf disposition contraire dans un accord international bilatéral ou multilatéral, les transporteurs étrangers doivent introduire une demande par la voie diplomatique pour :

a) l'exploitation d'un service aérien international régulier ;
b) l'exploitation d'un service aérien international non régulier pour les aéronefs immatriculés dans un État qui n'est pas partie à la Convention de Chicago.

Article VII.1.3 Cession d'exploitation

Aucune entreprise agréée ou détentrice d'un agrément ne peut céder à une autre entreprise l'exploitation de tout ou partie de ses activités qui constituent un service aérien, au sens du présent Code.

Article VII.1.4 Contrôle

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

Les contrôles dont il est question ci-dessus sont exercés au sol et durant les vols suivant les conditions déterminées par voie réglementaire.

Article VII.1.5 Libre concurrence

Les actions par les entreprises qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence en matière d'aviation civile sont prohibées, sous peine des dispositions en matière de concurrence en vigueur, notamment lorsqu'elles tendent à :

a) limiter l'accès au marché ou le libre exercice de la concurrence d'autres entreprises ;
b) faire obstacle à la fixation des prix par le libre jeu du marché en favorisant artificiellement leur hausse ou leur baisse.

Tout engagement, convention ou clause contractuelle se rapportant à une pratique contraire à la libre concurrence est nul et de nul effet.

Article VII.1.6 Réquisition

Le Ministre en charge de l'aviation civile peut, en cas de calamité publique ou de nécessité impérieuse, procéder à la réquisition des aéronefs affectés à l'exploitation de n'importe quel service aérien.

La réquisition des aéronefs peut impliquer aussi la réquisition des équipages tant en personnel navigant qu'en personnel qualifié pour l'accomplissement de certaines tâches au sol.

Article VII.1.7 Itinéraires

Aucune entreprise de services aériens réguliers de transport public ne peut modifier ses itinéraires ou abandonner l'exploitation d'une route ou d'un tronçon de route, sans s'être conformée au préalable aux conditions définies par voie réglementaire.

Article VII.1.8 Aéronefs utilisés

Tous les aéronefs utilisés par des entreprises de transport public de la République du Tchad sont immatriculés au Tchad.

Toutefois, au cas où, par manque d'équipement dûment prouvé, une entreprise est obligée de louer ou d'affréter temporairement un aéronef immatriculé à l'étranger, l'Autorité peut autoriser l'emploi d'un tel aéronef par cette entreprise ; un permis provisoire de circulation d'une durée limitée telle que spécifiée par voie réglementaire, lui sera accordé.

Les conditions relatives à la délivrance d'une autorisation pour exercer une activité contre rémunération dans la République du Tchad avec des aéronefs immatriculés dans un État étranger sont définies par voie réglementaire, de même que pour effectuer un survol de l'espace aérien de la République du Tchad ou une escale technique sur le territoire de la République du Tchad.

Un permis provisoire de circulation d'une durée limitée tel que spécifiée par voie réglementaire peut être également accordé à une entreprise de transport public.

Les aéronefs acquis, loués ou affrétés doivent répondre aux conditions techniques fixées par voie réglementaire.

Article VII.1.9 Transport de courrier et colis postaux

Le transport du courrier et des colis postaux par voie aérienne fait l'objet d'un contrat conclu, conformément aux dispositions des Conventions de l'Union Postale Universelle.

Les conditions spécifiques au transport de courrier/colis postaux sont définies par voie réglementaire.

CHAPITRE VII-2 CONTRAT DE TRANSPORT DE PERSONNES, BAGAGES ET MARCHANDISES

Article VII.2.1 Contrat de transport - généralités

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

L'absence de titre ou l'irrégularité des mentions requises par le présent chapitre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport.

Les conditions de transport dûment déposées auprès de l'Autorité et approuvées ou homologuées par lui seront considérées comme des conditions de contrat valides sauf entente contraire entre les parties.

Pour les transports internationaux, le transporteur ne peut embarquer les passagers, même à titre gratuit, qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues.

Article VII.2.2 Conventions internationales applicables

Le contrat de transport aérien international :

- au sens de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 ; ou
- au sens de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, modifiée ou non par le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955,

est soumis à l'un des deux régimes applicable audit transport international, en conformité avec les dispositions desdites conventions.

Le contrat de transport aérien domestique est soumis aux dispositions de la Convention de Montréal du 28 mai 1999.

Section 1 *Transport domestique et transport international soumis à la Convention de Montréal du 28 mai 1999*

Article VII.2.3 Champ d'application

Cette section s'applique :

a) au contrat de transport aérien international soumis à la Convention de Montréal du 28 mai 1999 ;
b) au contrat de transport aérien domestique.

Sous-section 1 *Titre de transport et lettre de transport*

Article VII.2.4 Contrat de transport de passagers

Le contrat de transport des passagers doit être constaté par la délivrance d'un titre de transport, individuel ou collectif. Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant :

a) l'indication des points de départ et de destination ;
b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie à la Convention de Montréal et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales.

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

Le transporteur délivre au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.

Le transporteur donne au passager un avis écrit indiquant que la Convention de Montréal du 28 mai 1999 régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

Article VII.2.5 Contrat de transport de marchandises

Le contrat de transport par air de marchandises est constaté par la délivrance d'une lettre de transport aérien.

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

La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent :

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

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

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

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

La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.

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

Lorsqu'il y a plusieurs colis :

a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes ;
b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au deuxième alinéa sont utilisés.

Sous-section 2 Responsabilité

Article VII.2.6 Dommages aux passagers

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

Pour les dommages visés à l'alinéa précédant et ne dépassant pas 113.100 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut pas exclure ou limiter sa responsabilité.

Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au premier alinéa dans la mesure où ils dépassent 113.100 droits de tirage spéciaux par passager s'il prouve :

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

Article VII.2.7 Dommages pour retard

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

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

Article VII.2.8 Dommages au passager pour retard

En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4.694 droits de tirage spéciaux par passager.

Article VII.2.9 Dommages aux bagages

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

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

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

Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1.131 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.

Article VII.2.10 Limite de responsabilité

Les dispositions de l'article VII.2.8 et du dernier alinéa de l'article VII.2.9 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

Article VII.2.11 Dommages aux marchandises

Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 19 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article VII.2.5, alinéa 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par le simple fait que l'acte qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien, c'est-à-dire la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.

Article VII.2.12 Révision des limites en raison de l'inflation

Les limites de responsabilité fixées dans la présente section peuvent être révisées à la hausse et fixées par voie réglementaire pour tenir compte de l'inflation, en conformité avec les dispositions de l'article 24 de la Convention de Montréal du 28 mai 1999.

Sous-section 3 ***Exonération***

Article VII.2.13 Dispositions générales

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

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

Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la présente section.

Article VII.2.14 Stipulation ou absence de limites

Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente section, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente section est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente section.

Article VII.2.15 Transport de marchandises

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

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

Sous-section 4 Action en responsabilité

Article VII.2.16 Transporteurs successifs

Au cas où un transport par aéronef, exécuté par plusieurs transporteurs successifs, est considéré comme un transport unique par convention entre les parties, chaque transporteur étant ainsi réputé partie au contrat, le recours pour dommage aux personnes ne peut être exercé que contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait cause du dommage, sauf si le premier transporteur a assumé par contrat la responsabilité pour tout le transport, le recours pour dommage à des bagages enregistrés ou à des marchandises pourra être exercé, non seulement contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours de laquelle la destruction, la perte, l'avarie ou le retard s'est produit, mais encore par l'expéditeur contre le premier transporteur et par le destinataire contre le dernier, tous ces transporteurs étant solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

Article VII.2.17 Protestation préalable

En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à compter de la date de leur réception.

En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à compter de la date où le bagage ou la marchandise aura été mis à disposition.

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

Article VII.2.18 Délais de recours

L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

Le mode de calcul du délai est déterminé par le droit du tribunal saisi de l'affaire.

Article VII.2.19 Juridictions compétentes

Les actions en responsabilité pour dommages aux personnes, bagages ou marchandises transportés devront être portées, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du domicile du transporteur aérien, soit du siège social de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être également intentée, outre devant les juridictions mentionnées à l'alinéa précédent, devant la juridiction du territoire d'un État partie à la Convention de Montréal du 28 mai 1999 où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

Article VII.2.20 Dommages-intérêts, dépens et autre frais

Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente section sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement.

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

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

Section 2 ***Transports internationaux soumis à la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, modifiée ou non par le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955***

Article VII.2.21 Champ d'application

Le contrat de transport aérien international est soumis aux dispositions :

a) de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 en cas de transport international régi par ladite Convention d'après les dispositions fixées par elle ;
b) du Protocole de La Haye du 28 septembre 1955 modifiant la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, quand, en vertu de l'article XVIII du Protocole de La Haye, le transport international en cause est régi par ledit Protocole.

Article VII.2.22 Dispositions incluses dans le présent Code

Les dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, modifiée ou non par le Protocole de La Haye de 1955 selon que ce dernier Protocole s'applique ou non au contrat de transport aérien international en cause, sont citées et incluses dans le présent Code.

Article VII.2.23 Interprétation

Pour l'application de l'article 25 de la Convention de Varsovie, la faute considérée comme équipollente au dol est la faute inexcusable. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

La faute prévue à l'article 26 (alinéa 4) de ladite Convention de Varsovie 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 requis. 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 VII.2.24 Conversion en francs CFA

En cas d'application du régime de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 modifiée ou non par le Protocole de La Haye de 1955 selon que ce dernier Protocole s'applique ou non au contrat de transport aérien international en cause, les sommes mentionnées en francs à l'article 22 de ladite Convention de Varsovie sont converties en francs CFA de la manière suivante :

a) pour la conversion des francs mentionnés à l'article 22 de ladite Convention de Varsovie en droits de tirage spéciaux, le taux de change est de 15 francs mentionnés à l'article 22 par droit de tirage spécial ;
b) puis, le taux de change du droit de tirage spécial en francs CFA sera celui établi par le Fonds monétaire international en vigueur le jour de la date du jugement.

Section 3 ***Violation des règles d'embarquement***

Article VII.2.25 Violation des règles d'embarquement

La violation des règles d'embarquement des passagers dans les aéroports situés dans le territoire de la République du Tchad est soumise à l'application du Règlement N° 06/07-UEAC-082-CM-15 de la CEMAC fixant le régime de responsabilité du transporteur aérien en cas de violation des règles d'embarquement des passagers dans les aéroports du Tchad et à tout amendement dudit Règlement.

Section 4 ***Affrètement et location***

Article VII.2.26 Affrètement

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

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

Si l'affréteur assume toutes les obligations d'un exploitant aux termes du contrat d'affrètement et a le droit de donner des ordres à l'équipage pendant toute la durée de l'affrètement, l'affréteur est considéré comme exploitant et transporteur.

Article VII.2.27 Location

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

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

Article VII.2.28 Forme du contrat

Les contrats d'affrètements et de location doivent, pour être opposables au tiers, faire l'objet d'un écrit.

Lorsque la durée de l'affrètement ou de location est supérieure à trente (30) jours, le contrat doit être inscrit sur le registre d'immatriculation.

Titre VIII - travail aérien, services aériens privés et écoles

CHAPITRE VIII-1 TRAVAIL AÉRIEN

Article VIII.1.1 Agrément

L'exploitation d'une entreprise de travail aérien est subordonnée à la détention d'un agrément délivré à titre individuel par le Ministre en charge de l'aviation civile dans les conditions fixées par voie réglementaire, sur recommandation de l'Autorité en conformité avec les conditions fixées par voie réglementaire.

Les conditions de délivrance, de renouvellement, de suspension et de retrait de l'agrément d'une entreprise de travail aérien sont fixées par voie réglementaire.

Le Ministre en charge de l'aviation civile peut déléguer par arrêté au Directeur Général de l'Autorité le pouvoir de délivrer l'agrément.

Article VIII.1.2 Autorisation

Est soumis à l'autorisation du Directeur Général de l'Autorité tout travail aérien occasionnel effectué au moyen d'un aéronef qui n'appartiendrait pas ou qui ne serait pas affrété par une entreprise couverte par un agrément.

Les modalités de délivrance de l'autorisation sont fixées par voie réglementaire.

L'autorisation d'exploitation est accordée aux entreprises requérantes, à titre individuel par le Directeur Général de l'Autorité et la durée pour laquelle l'autorisation est valable est précisée.

Article VIII.1.3 Cession d'exploitation

Aucune entreprise agréée ou détentrice d'un agrément ou d'une autorisation spéciale et temporaire, ne peut céder à une autre entreprise, l'exploitation de tout ou partie de ses activités qui font l'objet du présent chapitre.

Article VIII.1.4 Aéronefs utilisés

Tous les aéronefs utilisés par des entreprises de travail aérien de la République du Tchad sont immatriculés au Tchad.

Toutefois, au cas où, par manque d'équipement dûment prouvé, une entreprise est obligée de louer ou d'affréter temporairement un aéronef immatriculé à l'étranger, l'Autorité peut autoriser l'emploi d'un tel aéronef par cette entreprise ; un permis provisoire de circulation d'une durée spécifiée par voie réglementaire, lui est alors accordé.

Les aéronefs acquis, loués ou affrétés doivent répondre aux conditions techniques fixées par le présent Code.

CHAPITRE VIII-2 SERVICES AÉRIENS PRIVÉS

Article VIII.2.1 Exploitation

L'exploitation des services aériens privés autres que les aéroclubs et les écoles d'aviation n'est pas soumise à la délivrance d'un agrément.

Toutefois, il est fait obligation à toute personne exploitant ce genre de service aérien de se conformer aux prescriptions relatives notamment à l'immatriculation, à l'exploitation technique des aéronefs, aux certificats de navigabilité, aux licences du personnel navigant, aux documents de bord et aux règles de la sûreté, ainsi qu'aux règles relatives à la circulation aérienne.

Les conditions techniques d'exploitation des services aériens privés sont fixées par voie réglementaire.

Article VIII.2.2 Conditions de circulation – Aéronefs étrangers

Au cas où des aéronefs immatriculés dans un État étranger désirent entrer dans l'espace aérien du Tchad soit aux fins de tourisme, soit à toutes autres fins ne donnant pas lieu à rémunération, soit simplement pour le survoler, avec ou sans escale technique, ils doivent satisfaire aux lois en vigueur de la République du Tchad et aux obligations définies par voie réglementaire, sous réserve d'accords aériens internationaux ou d'autorisations spéciales.

Article VIII.2.3 Interdictions

Les aéronefs des services privés ne peuvent en aucun cas assurer les services de transport aérien public ou de travail aérien.

CHAPITRE VIII-3 AÉROCLUBS

Article VIII.3.1 Obligation

L'exploitation des aéroclubs est soumise à l'agrément de l'Autorité.

Article VIII.3.2 Agrément et surveillance

La délivrance de l'agrément, son retrait et l'exercice de la surveillance des aéroclubs sont assurés par l'Autorité dans des conditions déterminées par voie réglementaire.

CHAPITRE VIII-4 ECOLES D'AVIATION

Article VIII.4.1 Obligation

L'exploitation des écoles d'aviation est soumise à l'agrément de l'Autorité.

Article VIII.4.2 Agrément et surveillance

La délivrance de l'agrément, son retrait et l'exercice de la surveillance des écoles d'aviation sont assurés par l'Autorité dans des conditions déterminées par voie réglementaire.

Article VIII.4.3 Homologation de la formation aéronautique

L'agrément des écoles d'aviation est conditionné notamment par l'approbation de leurs programmes d'études et d'enseignement par l'Autorité.

CHAPITRE VIII-5 MEETINGS ET SPECTACLES

Article VIII.5.1 Obligation

Sont soumises à l'autorisation du Ministre en charge de l'aviation civile et de l'autorité administrative étatique territorialement compétente :

a) l'organisation de meetings ou de rallyes aériens ;
b) l'organisation de tout spectacle comportant des évolutions d'aéronefs.

Les modalités de délivrance de l'autorisation sont fixées par voie réglementaire.

L'autorisation est accordée aux entreprises requérantes, à titre individuel par le Ministre en charge de l'aviation civile et de l'autorité administrative étatique territorialement compétente et la durée pour laquelle l'autorisation est valable est précisée.

Le Ministre en charge de l'aviation civile peut déléguer par arrêté au Directeur Général de l'Autorité le pouvoir de délivrer l'autorisation de l'organisation.

Titre IX - RESPONSABILITE ET ASSURANCES

CHAPITRE IX-1 RESPONSABILITÉ DE L'EXPLOITANT À L'ÉGARD DES TIERS À LA SURFACE

Article IX.1.1 Dommages causés aux personnes et aux biens des tiers à la surface

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

CHAPITRE IX-2 RESPONSABILITÉ DU FAIT DE L'ABORDAGE ENTRE AÉRONEFS

Article IX.2.1 Cas de responsabilités

En cas d'abordage de plusieurs aéronefs en évolution :

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

Article IX.2.2 Limites de responsabilités

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

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

Chapitre IX-3 Assurances et garanties

Article IX.3.1 Obligation

Tout aéronef civil qui assure en République du Tchad un service aérien ou qui survole son territoire, qu'il soit immatriculé au Tchad ou à l'étranger, doit être assuré en ce qui concerne la responsabilité de son exploitant pour les dommages causés aux tiers et les dommages causés aux personnes, aux bagages et aux marchandises qu'il transporte.

Article IX.3.2 Réparation des dommages

La somme assurée en vue de permettre la réparation des dommages mentionnés à l'article IX.3.1 ne doit pas être inférieure aux limites de responsabilité de l'exploitant fixées au présent Titre et au Titre VII.

Article IX.3.3 Entreprise d'assurance

Pour les aéronefs immatriculés au Tchad, l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance, société ou assureur agréé par les autorités compétentes. Pour les aéronefs immatriculés à l'étranger ; l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance agréée par l'État d'immatriculation.

Article IX.3.4 Avances sur payement

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

En cas d'accident entraînant la mort ou la lésion de passagers, l'exploitant et son assureur verseront sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats, étant entendu que ces avances :

a) ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité ; et
b) peuvent être déduites des montants versés ultérieurement à titre de dédommagement.

Article IX.3.5 Attestation d'assurance

Une attestation d'assurance doit être présentée à toute demande de l'Autorité ou des agents de la force publique.

L'Autorité veillera à ce que les assurances prescrites au présent chapitre restent en vigueur pendant toute la période de validité du certificat nécessitant comme condition préalable la détention d'une assurance en vigueur.

titre x - PERSONNEL AERONAUTIQUE

CHAPITRE X-1 CONDITIONS D'EXERCICE DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE

Article X.1.1 Personnel aéronautique

Le commandant de bord, les pilotes, les mécaniciens navigants et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite, le contrôleur de la circulation aérienne, instructeur, technicien ou mécanicien de maintenance, agent technique d'exploitation d'un aéronef doivent être pourvus de titres aéronautiques en cours de validité et de qualifications dans des conditions déterminées par voie réglementaire, qui détermine les catégories de personnel de l'aéronautique civile.

Article X.1.2 Titres aéronautiques et qualifications

Les titres aéronautiques désignés sous l'appellation de brevets, licences ou certificats attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvrent le droit à leurs titulaires de remplir les fonctions correspondantes, sous réserve, le cas échéant, de la possession des qualifications propres à un type d'appareil, à un équipement ou aux conditions de vol, au poste de travail et de l'aptitude médicale requise.

Les catégories et les privilèges des titres aéronautiques mentionnés à l'alinéa précédent et des qualifications du personnel aéronautique ainsi que les conditions de délivrance, prorogation, renouvellement, suspension ou retrait sont fixées par voie réglementaire.

Ces titres aéronautiques ne sont valables que pour une période limitée **et** peuvent être renouvelés après vérification périodique des diverses aptitudes requises.

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

Article X.1.3 Alcool et stupéfiants

Il est interdit à toute personne se trouvant sous l'influence de boissons alcooliques, de narcotiques ou de stupéfiants de conduire un aéronef, de faire fonction de membre d'équipage ou d'exercer des fonctions de contrôleur de la circulation aérienne ou toutes autres fonctions liées à la circulation aérienne.

Article X.1.4 Délivrance et renouvellement des titres aéronautiques

L'Autorité délivre, renouvelle ou valide les titres aéronautiques et les qualifications conformément aux dispositions fixées par voie réglementaire.

Ils peuvent être suspendus pour une période limitée ou retirés définitivement. Dans ce dernier cas, l'Autorité devra entendre les explications de l'intéressé.

La délivrance et le renouvellement des titres aéronautiques et des qualifications donnent lieu au versement de redevances, dont le montant est fixé par voie réglementaire.

Certains aéronefs, en raison de leurs caractéristiques particulières, peuvent être pilotés sans titre aéronautique dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Article X.1.5 Validation des titres aéronautiques et qualifications étrangères

L'Autorité peut valider ou reconnaître un brevet, licence, certificat ou qualification délivré par une autorité étrangère.

Les conditions de validation sont fixées par voie réglementaire. La validation donne également lieu au versement de redevances, dont le montant est fixé par voie réglementaire.

Les certificats médicaux, les formations, les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence ainsi que les homologations d'entraîneurs synthétiques de vol, obtenus ou effectués dans un autre État dans des conditions équivalentes à celles établies par le présent Code sont reconnus valables au même titre que les certificats médicaux, les formations, les épreuves et contrôles de compétence et les homologations d'entraîneurs synthétiques de vol prévus au présent Code dans des conditions fixées par voie réglementaire.

En cas de doute sur l'équivalence de ces conditions, des épreuves complémentaires peuvent être exigées dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Article X.1.6 Formation du personnel aéronautique

La formation du personnel aéronautique est réalisée dans des écoles ou dans des centres d'instruction agréés par l'Autorité selon des programmes homologués et des stages approuvés par l'Autorité conformément à la législation et à la réglementation en vigueur.

L'agrément des écoles/centres d'instruction peut être retiré lorsque l'une des conditions d'agrément cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme par ses méthodes de travail, le comportement de son personnel ou les matériels utilisés présente un risque pour la sécurité et après que l'organisme concerné ait été mise en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

Les entraîneurs synthétiques de vol destinés à la formation ou au maintien des compétences du personnel navigant doivent être homologués selon des conditions fixées par voie réglementaire. Cette homologation est en outre soumise à la démonstration par l'opérateur de sa capacité à maintenir la conformité du matériel à ces conditions techniques.

Article X.1.7 Aptitude physique et mentale

Tout candidat à l'obtention ou au renouvellement de l'un des brevets, licences ou certificats, de l'une des qualifications ou d'une carte de membre d'équipage, doit remplir les conditions d'aptitude physique et mentale fixées par voie réglementaire.

La validité d'un titre aéronautique ne peut excéder celle du certificat d'aptitude physique et mentale correspondant.

L'aptitude physique et mentale est constatée par un certificat médical délivré par un centre de médecine aéronautique agréé par l'Autorité ou par un médecin agréé selon la nature du titre aéronautique.

Aucun titulaire de brevet, licence ou certificat ne peut exercer les privilèges de son brevet, licence ou certificat et des qualifications connexes pendant toute la période où il souffre d'une diminution de l'aptitude physique ou mentale, de quelque origine qu'elle soit, qui serait de nature à interdire l'octroi ou le renouvellement de son certificat médical.

En cas de maladie, d'intervention chirurgicale ou d'accident entraînant une incapacité de travail de plus de vingt (20) jours, ou en cas d'implication dans un accident ou incident grave d'aviation, le personnel navigant professionnel de conduite ou de cabine et les contrôleurs de circulation aérienne doivent avoir l'accord d'un médecin agréé pour pouvoir reprendre leurs fonctions.

Les expertises médicales effectuées à la demande des entreprises au profit de leur personnel aéronautique dans les conditions fixées par voie réglementaire, sont à leur charge.

Les visites médicales effectuées périodiquement dans les conditions fixées par voie réglementaire, sont à la charge des entreprises employant le personnel.

Article X.1.8 Temps de vol, périodes de service de vol et périodes de repos

Les limites applicables au temps de vol et aux périodes de service de vol, ainsi qu'aux périodes de repos du personnel aéronautique professionnel de transport public et de travail aérien sont fixées par voie réglementaire.

Article X.1.9 Contrôle du personnel aéronautique

Le personnel aéronautique civil titulaire d'un brevet, licence ou certificat en cours de validité est soumis au contrôle de l'Autorité en ce qui concerne notamment :

a) la compétence professionnelle ;
b) son utilisation par l'exploitant conformément à la législation en vigueur ;
c) l'aptitude physique et mentale.

Ce contrôle est exercé :

a) soit par des agents désignés par l'Autorité en raison de leur compétence et de leur expérience dans le domaine objet du contrôle ;
b) par des organismes spécialisés désignés par l'Autorité.

L'opération de contrôle fait l'objet d'un ordre de mission qui confère aux agents chargés du contrôle le droit au libre accès aux installations, aux services et aux documents en rapport avec leurs missions.

Les dépenses occasionnées par ce contrôle sont à la charge des entreprises et établissements objet du contrôle.

Les conditions et les modalités d'exécution de ce contrôle sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE X-2 PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

Article X.2.1 Catégories du personnel navigant professionnel

La qualité de personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant de façon habituelle et principale, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération. Les catégories du personnel navigant professionnel et les conditions à satisfaire pour en faire partie sont fixées par voie réglementaire.

Article X.2.2 Personnel navigant de cabine

Le personnel navigant de cabine, tel que stewards, hôtesses, doit être titulaire d'une licence de membre d'équipage délivrée par l'Autorité.

Les conditions de délivrance et de renouvellement des qualifications ou certificats, tel un certificat de sécurité et de sauvetage, sont fixées par voie réglementaire.

Article X.2.3 Attributions et autorité du commandant de bord

L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord.

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

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

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

Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef. Responsable de l'exécution de la mission, le commandant de bord assure le commandement de l'aéronef pendant toute sa durée.

Le commandant de bord est consignataire de l'aéronef et il est responsable de son chargement. En cas de difficulté 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 prend toutes les mesures et dispositions nécessaires à l'accomplissement de sa mission et 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 dans un délai rapproché ;
c) de prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;
d) d'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et le congédier.

Pendant le vol, et en cas de décès ou d'empêchement du commandant de bord, le commandement de l'aéronef doit être assuré de plein droit jusqu'au lieu de l'atterrissage par le membre d'équipage suivant dans l'ordre fixé par la liste nominative de l'équipage dressée avant chaque vol.

Article X.2.4 Pouvoirs du commandant de bord en cas d'infraction

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

a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord ;
b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;
c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent chapitre.

Il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout État où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visées aux sous-alinéas (a) ou (b).

Il peut requérir directement le concours de la force publique.

Article X.2.5 Autres membres d'équipage et passagers

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

Article X.2.6 Atterrissage avec une personne sous contrainte

Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions des articles X.2.4 et X.2.5 cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins que :

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

Le commandant de bord doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un État avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte, informer les autorités dudit État de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.

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

Article X.2.7 Absence de responsabilité

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

Article X.2.8 Décisions prises sous la menace

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

CHAPITRE X-3 PERSONNEL NAVIGANT PRIVÉ

Article X.3.1 Personnel navigant privé

La qualité de personnel navigant privé de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant, sans rémunération, le commandement et la conduite des aéronefs ou certains services à bord définis par voie réglementaire.

Nul ne peut faire partie du personnel navigant privé s'il n'est détenteur de licences et qualifications correspondant à ses aptitudes.

CHAPITRE X-4 PERSONNEL TECHNIQUE AU SOL

Article X.4.1 Personnel technique au sol

Le personnel technique au sol est chargé d'assurer :
a) la maintenance des aéronefs et éléments d'aéronefs ;
b) l'exploitation des moyens techniques et la gestion de l'information aéronautique **concourant** à la sécurité aérienne.

Les conditions de délivrance et de renouvellement des qualifications ou certificats sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE X-5 AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

Article X.5.1 Agent technique d'exploitation

L'agent technique d'exploitation est chargé d'assurer le contrôle d'exploitation du vol en :
a) aidant le pilote commandant de bord à préparer le plan de vol d'exploitation et le plan de vol de navigation ;
b) fournissant au pilote commandant de bord tous les renseignements nécessaires au vol avant le vol aussi bien que pendant celui-ci ;
c) mettant en œuvre les procédures d'urgence qui sont exposées dans le manuel d'exploitation du transporteur aérien correspondant au vol contrôlé par l'agent.

Les conditions de délivrance et de renouvellement des qualifications ou certificat sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE X-6 CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Article X.6.1 Contrôleurs de la circulation aérienne

Les contrôleurs de la circulation aérienne sont chargés d'assurer la gestion du trafic aérien dans l'espace aérien national et en haute mer dans les limites de la région d'information de vol.

Ils doivent être titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire.

Les conditions de délivrance et de renouvellement des licences, qualifications ou mentions sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE X-7 DISCIPLINE

Article X.7.1 Généralité

L'Autorité est chargée de l'application de sanctions établies par le présent Code à l'égard des personnes titulaires de licences et certificats qui seraient reconnues coupables de fautes commises soit dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leur profession, soit qui auraient encouru une condamnation définitive pour crime ou pour un délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

CHAPITRE X-8 MÉDECINE AÉRONAUTIQUE

Article X.8.1 Médecins agréés

Les médecins spécialistes en médecine aéronautique sont, après examen de leur dossier de candidature, agréés en qualité de médecins examinateurs par l'Autorité.

La décision portant agrément de ces médecins leur fait obligation de tenir et communiquer, en cas de besoin, les dossiers du personnel aéronautique, sur demande écrite et motivée de l'Autorité.

La liste des médecins agréés est diffusée par l'Autorité qui doit en leur sein désigner des médecins évaluateurs.

Article X.8.2 Centres d'expertise de médecine aéronautique

Les centres d'expertise de médecine aéronautique peuvent examiner et délivrer des certificats d'aptitude physique et mentale au personnel aéronautique civil.

Les conditions d'agrément des centres d'expertise de médecine aéronautique sont définies par voie réglementaire.

Article X.8.3 Suspension ou retrait d'agrément

L'agrément des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins spécialistes en médecine aéronautique peut être retiré lorsque l'une des conditions d'agrément cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels utilisés, un risque pour la sécurité et après que la personne concernée a été mise en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

TITRE XI - REDEVANCES AÉRONAUTIQUES ET NON AÉRONAUTIQUES

CHAPITRE XI-1 REDEVANCES AÉRONAUTIQUES ET NON AÉRONAUTIQUES

Article XI.1.1 Redevances aéroportuaires

Sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers donnent lieu à une rémunération au profit de la personne qui rend le service, sous la forme de redevances aéronautiques et non aéronautiques.

Les redevances 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. Elles sont calculées selon les critères fixés par voie réglementaire. Les catégories de redevances sont fixées par voie législative ou réglementaire.

Article XI.1.2 Redevances de navigation aérienne

Une redevance de survol est perçue sur l'usage des aides et services en route, suivant la formule fixée par voie réglementaire.

Peuvent être exonérés, en totalité ou en partie :

a) les aéronefs d'État sous réserve de réciprocité ;
b) des aéronefs civils participant à des opérations de recherche et sauvetage ou effectuant des vols pour les essais ou vérifications d'appareils ou instrument au sol.

Article XI.1.3 Prise en charge des redevances

Les redevances aéronautiques et non aéronautiques sont à la charge de l'usager.

Article XI.1.4 Taxes aéronautiques

La création d'une taxe aéronautique perçue sur chaque passager et l'allocation des produits de cette taxe sont fixées par voie législative ou réglementaire.

Article XI.1.5 Modalités de perception

Les modalités de perception des redevances et taxes sont fixées par voie législative ou réglementaire.

Article XI.1.6 Mission de l'Autorité de l'aviation civile

L'Autorité veille à ce que les redevances soient conformes aux normes internationales et aux recommandations de l'OACI en la matière.

Titre xii - Recherches et Sauvetage

CHAPITRE XII-1 RECHERCHES ET SAUVETAGE

Article XII.1.1 Recherches et sauvetage

Une organisation et un programme de recherche et sauvetage sont mis en place au sein du ministère en charge de la Défense nationale. Les modalités, les plans d'intervention ainsi que les moyens pour les mettre en œuvre, sont déterminés par voie réglementaire.

Les aéronefs des entreprises tchadiennes de transport et tous autres aéronefs immatriculés au Tchad doivent, dans la mesure de leur possibilité, participer aux opérations de recherches et sauvetage.

Toutes les autorités administratives de la République du Tchad prendront les mesures pour faciliter autant que possible, l'entrée sur le territoire national du personnel et des équipements des autres États qui participent aux opérations de recherche et sauvetage.

Le Ministre en charge de la Défense, en accord avec son homologue en charge de l'aviation civile, peut, s'il l'estime nécessaire, réquisitionner tout aéronef, véhicule ou embarcation. Il peut conclure des accords pour prestation d'assistance avec des autorités locales ou des personnes physiques ou morales privées. Il collabore aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées en vertu de la Convention de Chicago.

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

Article XII.1.2 Déclaration de disparition

Toute personne qui trouve une épave d'aéronef ou un élément d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité administrative la plus proche dans les plus brefs délais de la découverte.

En cas de disparition sans nouvelle d'un aéronef, l'appareil n'est réputé perdu que trois mois à partir de la date de l'envoi des dernières nouvelles à son propos.

Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration du délai prévu à l'alinéa précédent, être déclaré par jugement conformément aux dispositions du Code Civil.

L'Autorité pourra, sur demande, déclarer aux autorités responsables, le cas échéant, la présomption de disparition.

Les modalités d'exécution des alinéas précédents suivront les dispositions du Code Civil.

Titre xiii - accidents et incidents – enquête technique

CHAPITRE XIII-1 ACCIDENTS ET INCIDENTS – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article XIII.1.1 Déclaration par le commandant de bord

Tout accident ou incident affectant ou pouvant affecter la sécurité d'un aéronef civil, survenu au sol ou dans l'espace aérien soumis à la souveraineté de la République du Tchad doit être déclaré par le commandant de bord soit aux autorités aéroportuaires les plus proches soit au centre de contrôle aérien avec lequel il est en liaison. La déclaration précise si l'événement a causé des dommages aux personnes ou aux biens.

Si le commandant de bord est empêché de faire la déclaration mentionnée ci-dessus, celle-ci incombe aux autres membres de l'équipage, aux dirigeants de la société exploitant l'aéronef, au président de l'aéro-club dont dépend l'aéronef, ou au propriétaire de l'appareil.

La déclaration est aussi faite au Bureau d'enquêtes accidents et incidents.

Article XIII.1.2 Accident ou incident survenu hors du territoire

Lorsque l'accident ou l'incident est survenu à un aéronef immatriculé au Tchad hors du territoire ou de l'espace aérien soumis à la souveraineté de la République du Tchad, la déclaration prévue à l'article précédent est effectuée par les mêmes personnes au service mentionné ci-dessus ainsi que, le cas échéant, aux autorités de l'État du lieu de l'évènement.

Article XIII.1.3 Déclaration par les dirigeants d'entreprise

Les dirigeants des entreprises assurant la conception, la fabrication, l'entretien ou le contrôle des aéronefs, de leurs moteurs ou de leurs équipements, et ayant en République du Tchad leur siège statutaire ou leur principal établissement informent sans retard le Bureau d'enquêtes de tout accident, de tout incident ou de tout événement survenu à ces aéronefs, moteurs ou équipements, dès qu'ils en ont connaissance et quel que soit le lieu d'occurrence.

Article XIII.1.4 Déclaration des agents chargés du contrôle

Les agents chargés du contrôle ou de l'information de la circulation aérienne générale qui constatent ou sont informés d'un accident ou d'un incident en informent le Bureau d'enquêtes. Ils prennent les dispositions de nature à préserver les informations pouvant être utiles à une enquête technique.

Article XIII.1.5 Déclaration par des personnes tierces

La liste des personnes qui, dans l'exercice d'une activité régie par le présent Code, ont connaissance d'un accident, ou d'un incident ou d'un événement d'aviation civile, et qui sont tenues d'en rendre compte sans délai au Bureau d'enquêtes ou, le cas échéant, à leur employeur, et les modalités à cet effet, sont fixées par voie réglementaire.

Article XIII.1.6 Protection des témoins

Aucune sanction administrative, disciplinaire, professionnelle ou pénale ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident, ou d'un incident ou d'un évènement d'aviation civile

qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident, ou incident ou évènement, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

Article XIII.1.7 Dommages aux personnes et aux biens

Quand l'accident ou l'incident entraîne des dommages aux personnes ou aux biens, les autorités judiciaires compétentes du lieu d'occurrence sont tenues informées sans délai par le Bureau d'enquêtes.

Article XIII.1.8 Procédure judiciaire

En cas d'ouverture d'une procédure judiciaire :

a) le procureur de la République du Tchad reçoit copie du rapport d'enquête technique ;

b) le Ministre en charge de l'aviation civile, le Bureau d'enquêtes et l'Autorité communiquent aux autorités judiciaires, sur leur demande, tous renseignements en leur possession.

CHAPITRE XIII-2 ENQUÊTES TECHNIQUES

Article XIII.2.1 Objet

Le présent titre a pour but d'améliorer la sécurité aérienne en facilitant la réalisation diligente d'enquêtes techniques, et ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

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

Le présent titre concerne les enquêtes sur les accidents et incidents de l'aviation civile qui se sont produits sur le territoire ou dans l'espace aérien de la République du Tchad.

Le présent titre s'applique également en dehors du territoire ou de l'espace aérien de la République du Tchad, si l'accident ou l'incident concerne un aéronef immatriculé au Tchad ou exploité par une personne physique ou morale ayant en République du Tchad son siège statutaire ou son principal établissement et si :

a) l'accident ou l'incident survenant sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre État, ce dernier n'ouvre pas une enquête technique ;

b) l'accident ou l'incident concernant un aéronef immatriculé dans un autre État, ce dernier n'ouvre pas une enquête technique.

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

Article XIII.2.2 Structure chargée des Enquêtes Accidents et Incidents

Il est créé au sein du Ministère en charge de l'aviation civile une Structure chargée des enquêtes, accidents et incidents fonctionnellement **indépendante**, notamment de l'Autorité de l'Aviation Civile, et de toute autre partie dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec ses missions.

Les conditions et modalités des déclarations d'accident, d'incident grave ou d'incident, les procédures d'enquête, ainsi que les procédures des enquêteurs techniques de nationalité étrangère autorisés à participer à des investigations sur le territoire de la République du Tchad, lorsque leur présence est nécessaire au bon déroulement de l'enquête, sont définies par voie réglementaire.

Cette Structure doit être dotée des moyens qui lui permettent d'accomplir ses missions en toute indépendance par rapport aux autorités et doit pouvoir disposer, pour ce faire, de ressources suffisantes. Ses enquêteurs bénéficient d'un statut qui leur accorde les garanties d'indépendance nécessaires. Il comprend au moins un enquêteur capable d'exercer la fonction d'enquêteur désigné en cas d'accident ou d'incident grave d'aéronef. Les enquêteurs prêtent serment dans les mêmes formules que celles prévues pour pour les inspecteurs de l'Autorité à l'article I.1.2 à la seule différence de changer le terme « inspecteur » par « enquêteur ».

Ont seuls la qualité d'enquêteurs les membres de la Structure chargée des enquêtes. Toutefois des inspecteurs de l'Autorité peuvent être chargés d'effectuer, sous le contrôle et l'autorité de la Structure d'enquêtes, des opérations d'enquête prévues au présent titre.

Le responsable de la Structure dirige l'action de la Structure chargée des enquêtes accidents et incidents. Il en arrête l'organisation et a autorité sur tous ses membres. Il est l'ordonnateur secondaire des recettes et des dépenses de la Structure chargée des enquêtes accidents et incidents. En outre, Il est chargé de :

a) déterminer l'étendue de l'enquête technique et la procédure à suivre pour effectuer celle-ci ;
b) désigner un enquêteur technique chargé d'organiser, de conduire et de contrôler l'enquête technique ;
c) informer et communiquer sur les enquêtes techniques d'accidents et incidents ;
d) élaborer, diffuser et veiller à la conservation des rapports d'enquêtes ;
e) formuler des recommandations de sécurité pour la prévention des accidents et incidents graves ;
f) proposer au Ministre en charge de l'aviation civile toute modification de la réglementation en matière d'enquête sur les accidents et incidents graves.

Article XIII.2.3 Délégation et assistance étrangère

La Structure chargée des enquêtes peut :

a) déléguer à un autre État contractant à la Convention de Chicago, tout ou partie de l'enquête technique ;
b) accepter la délégation par un autre État contractant à la Convention de Chicago, de tout ou partie d'une enquête technique ;
c) demander l'assistance d'organismes ou d'entités d'autres États contractants à la Convention de Chicago pour qu'ils fournissent :
   (i) les installations, équipements et appareils qui leur permettent :
      1) de procéder à l'expertise des débris d'épaves et des équipements de bord et d'autres objets présentant un intérêt aux fins de l'enquête ;
      2) d'exploiter les indications des enregistreurs de bord ;
      3) de mettre en mémoire et d'exploiter les données informatiques concernant les accidents d'aéronefs ;
   (ii) les experts spécialisés dans ce type d'enquêtes, afin de leur confier des travaux déterminés, et cela uniquement dans le cas d'une enquête ouverte à la suite d'un accident majeur.

Article XIII.2.4 Dispositions à prendre en cas d'accident ou d'incident grave

Tout accident ou incident grave fait l'objet d'une enquête technique.

La Structure chargée des enquêtes peut prendre des mesures pour permettre la réalisation d'une enquête sur un incident non visé au premier alinéa, ou sur un évènement, s'il peut espérer en tirer des enseignements en matière de sécurité.

Le Tchad en tant qu'État d'occurrence prendra toutes dispositions utiles pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et de son contenu pendant le temps qui sera nécessaire aux fins d'enquête. Les mesures de conservation des indices comprendront notamment la conservation, par des procédés photographiques ou autres, de tous les indices susceptibles d'être enlevés, effacés, perdus ou détruits. La garde de l'aéronef comprendra des mesures de protection destinées à éviter de nouveaux dommages, à interdire l'accès de l'aéronef aux personnes non autorisées et à empêcher le pillage et la détérioration.

Article XIII.2.5 Collecte de données

Les activités confiées à la Structure chargée des enquêtes comprennent également la collecte et l'analyse de données relatives à la sécurité aérienne concernant les accidents, incidents graves, incidents ou évènements, pour autant que ces activités n'affectent pas son indépendance et n'impliquent de sa part aucune autre responsabilité d'ordre réglementaire ou administratif ou en matière de normes que celles spécifiées dans le présent titre.

Les données mentionnées à l'alinéa précédent sont remises à l'Autorité.

Article XIII.2.6 Indépendance

Dans le cadre de l'enquête, la Structure chargée des enquêtes ou les personnes chargées de l'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

Pour toute enquête menée, la Structure chargée des enquêtes ou les personnes chargées de l'enquête doivent accéder sans restriction et sans délai à tous les éléments de preuve et ne doivent pas être gênés par des enquêtes ou des procédures judiciaires ou administratives.

L'étendue des enquêtes et la procédure à suivre pour effectuer ces enquêtes sont déterminées par **la** Structure chargée des enquêtes compte tenu des principes énoncés et de l'objectif visé par le présent titre et en fonction des enseignements qu'il entend tirer de l'accident ou de l'incident grave aux fins d'amélioration de la sécurité.

Article XIII.2.7 Pouvoirs des enquêteurs

Les enquêteurs et, le cas échéant, en coopération avec les autorités responsables de l'enquête judiciaire, sont autorisés notamment à :

a) avoir un accès immédiat au lieu de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'appareil, son contenu ou son épave pour procéder sur place à toute constatation utile et, si nécessaire, prendre toute mesure de nature à assurer la préservation des indices ;

b) avoir un accès immédiat au contenu des enregistreurs de bord et des dispositifs techniques enregistrant des données, notamment les paramètres utiles à la compréhension des causes et circonstances de l'accident ou de l'incident, et procéder à leur exploitation dans les conditions suivantes :
   (i) lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement, préalablement saisis par l'autorité judiciaire, sont mis, à leur demande, à la disposition des enquêteurs qui prennent copie, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, des éléments qu'ils renferment ;
   (ii) lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement peuvent être prélevés par les enquêteurs, en présence d'un officier de police judiciaire ;

c) lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, les débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident, dans les conditions suivantes :
   (i) les objets ou les documents retenus par les enquêteurs sont restitués dès lors que leur conservation n'apparaît plus nécessaire à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident ;
   (ii) la rétention et, le cas échéant, l'altération ou la destruction, pour les besoins de l'enquête, des objets ou des documents soumis à examen ou à l'analyse n'entraînent aucun droit à indemnité ;

d) lorsqu'une enquête ou une information judiciaire a été ouverte, procéder, avec l'accord du procureur de la République ou du juge d'instruction, au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident, dans les conditions suivantes :
   (i) les enquêteurs ne peuvent soumettre les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qui ont fait l'objet d'une saisie, à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, altérer ou détruire, qu'avec l'accord de l'autorité judiciaire ;
   (ii) à défaut d'accord, ils sont informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente, ils ont accès immédiat aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués sur les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef, ils ont droit d'assister aux opérations et d'exploiter les constatations faites dans le cadre de ces opérations pour les besoins de l'enquête technique ;

e) rencontrer toute personne concernée et obtenir, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, communication de toute information ou de tout document concernant les circonstances, entreprises, organismes et matériels en relation avec l'accident ou l'incident et concernant notamment la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation des matériels, la préparation du transport, la conduite, l'information et le contrôle du ou des engins de transport impliqués et demander communication de toute information ou de tout document à caractère personnel concernant la formation, la qualification, l'aptitude à la conduite des personnels ou le contrôle de ces engins, dans les conditions suivantes :

(i) celles de ces informations qui ont un caractère médical ne peuvent être communiquées qu'aux médecins rattachés à la Structure chargée des enquêtes ou désignés pour assister ces enquêteurs ;
(ii) les médecins rattachés à la Structure chargée des enquêtes ou désignés pour assister les enquêteurs reçoivent, à leur demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur des personnes chargées de la conduite, de l'information et du contrôle des engins de transport impliqués dans l'accident ou l'incident ainsi que des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.

Le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

Il est établi une copie des documents placés sous scellés par l'autorité judiciaire à l'intention des enquêteurs.

Article XIII.2.8 Procès-verbaux de constat

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

Les procès-verbaux comportent la date et l'heure de début et de fin de l'intervention, le nom et la signature de l'enquêteur technique qui y procède, l'inventaire des débris, fluides, pièces, organes, ensembles, mécanismes ou documents retenus ou vérifiés et, le cas échéant, les observations de la personne qui en avait la garde, et tout autre renseignement requis par les dispositions établies par voie réglementaire.

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

Article XIII.2.9 Diffusion des informations et des rapports d'enquête

Les personnels de la Structure chargée des enquêtes, les personnes chargées de l'enquête, y compris les enquêteurs et les membres des commissions d'enquête ainsi que les experts auxquels il est éventuellement fait appel sont tenus au secret professionnel. Par dérogation, le responsable de la Structure chargée des enquêtes est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un accident ou un incident :

a) aux autorités administratives chargées de la sécurité, dont le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile ;
b) aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transport ou de leurs équipements ;
c) aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des infrastructures ou des matériels de transport ;
d) aux personnes physiques et morales chargées de la formation des personnels.

En outre, le responsable de la Structure chargée des enquêtes et, le cas échéant, les présidents des commissions d'enquête sont habilités, dans le cadre de leur mission, à rendre publiques des informations à caractère technique sur les constatations faites par les enquêteurs, le déroulement de l'enquête technique et, éventuellement, ses conclusions provisoires.

En cours d'enquête technique, la Structure chargée des enquêtes peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en œuvre immédiate est de nature à prévenir un accident ou un incident.

La Structure chargée des enquêtes ou les personnes chargées de l'enquête sur un accident ou un incident ne communiqueront aucun des éléments décrits ci-dessous à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident, à moins que l'autorité judiciaire compétente ne détermine que leur divulgation importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, au niveau national et international, sur l'enquête ou sur toute enquête ultérieure :

a) toutes les déclarations obtenues de personnes par les services d'enquête au cours de leurs investigations ;
b) toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
c) renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident ;

d) enregistrements des conversations dans le poste de pilotage et transcriptions de ces enregistrements ;
e) enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne ;
f) enregistrements d'images du poste de pilotage pendant le vol et toute partie ou transcription de ces enregistrements ;
g) opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord.

Sur autorisation du procureur de la République ou du juge d'instruction, des éléments des procédures judiciaires en cours permettant de réaliser des recherches ou enquêtes scientifiques ou techniques, destinées notamment à prévenir la survenance d'accidents, ou de faciliter l'indemnisation des victimes peuvent être communiqués à des autorités ou organismes habilités à cette fin, par arrêté du ministre de la justice, pris, le cas échéant, après avis du ou des ministres intéressés. Les agents relevant de ces autorités ou organismes qui reçoivent ces informations sont tenus au secret professionnel.

Les informations ou documents relevant du secret de l'enquête ou de l'instruction judiciaires peuvent être communiqués aux enquêteurs avec l'accord du procureur de la République.

Article XIII.2.10 Rapport

La Structure chargée des enquêtes rend public au terme de l'enquête technique un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou incident. Ce rapport n'indique pas le nom des personnes. Il ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident et à la compréhension des recommandations de sécurité.

Avant que le rapport ne soit rendu public, la Structure chargée des enquêtes peut recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés. Ceux-ci sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

La Structure chargée des enquêtes rend public le rapport d'accident final dans les meilleurs délais et, si possible, dans les douze (12) mois suivant la date de l'accident.

Les autorités gouvernementales et administratives impliquées dans l'aviation civile prennent les mesures nécessaires pour assurer que les recommandations de sécurité formulées par la Structure chargée des enquêtes sont dûment prises en considération et, le cas échéant, suivies d'effet.

Une recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident.

TITRE XIV - SANCTIONS ET DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

CHAPITRE XIV-1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article XIV.1.1 Catégories

Deux catégories de sanctions sont prévues :
a) les sanctions administratives ;
b) les sanctions pénales.

Article XIV.1.2 Sanctions administratives

Sur la base d'un rapport établi par un agent assermenté, établissant une contravention, l'Autorité, après avoir entendu le mis en cause, prend les sanctions administratives qui seront, selon le cas, l'avertissement, le blâme, la suspension, le retrait temporaire ou définitif du titre aéronautique (brevet, licence, certificat) ou qualifications du personnel ou de l'autorisation ou agrément, ou le licenciement.

L'Autorité peut aussi imposer des amendes, pour violation de ses règles internes ou pour violation des dispositions fixées par le présent Code, incluant les décrets, arrêtés et autres textes pris pour son application, sous réserve des autres sanctions à être prononcées par le tribunal compétent. Le taux des amendes administratives, dont le montant maximal est de trente millions (30.000.000) de francs

CFA, que peut imposer l'Autorité et les modalités avec lesquelles elles peuvent être contestées, sont fixés par voie réglementaire.

Article XIV.1.3 Sanctions pénales

Sur la base d'un procès-verbal établi par un inspecteur de l'Autorité ou par tout officier de police judiciaire, le tribunal compétent prend les sanctions pénales qui seront selon le cas, l'amende, l'emprisonnement ou l'un des deux.

Article XIV.1.4 Juridiction

Les actes juridiques accomplis et les faits juridiques survenus à bord d'un aéronef en vol, immatriculé au Tchad sont réputés survenus sur le territoire national et régis par les lois en vigueur à moins qu'il n'en soit disposé autrement conformément aux conventions internationales en vigueur et auxquelles la République du Tchad est partie. En plus de leur juridiction de droit commun, les tribunaux de la République du Tchad sont compétents pour connaître :

a) des crimes, délits et contraventions commis à bord d'un aéronef ou contre un aéronef immatriculé au Tchad, hors du territoire de la République du Tchad ;
b) des crimes, délits et contraventions à bord ou contre un aéronef étranger :
   (i) quand l'auteur ou la victime est de nationalité tchadienne ; ou un apatride qui a sa résidence habituelle sur le territoire de la République du Tchad ;
   (ii) quand l'aéronef atterrit sur le territoire de la République du Tchad après la commission du crime, délit, infraction ou contravention avec l'auteur présumé de l'infraction encore à bord ; ou
   (iii) quand l'aéronef est loué sans équipage par un exploitant ayant son siège ou sa résidence en République du Tchad ;
c) des cas où les auteurs ou les complices des infractions ou tentatives d'infraction suivantes se trouvent au Tchad pour :
   (i) la capture illicite et actes de violence à bord d'un aéronef étranger, tel que définis par la Convention de la Haye du 16 décembre 1970 amendée par le Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs fait à Beijing le 10 septembre 2010 ;
   (ii) les actes illicites concernant un aéronef étranger, tels que définis par les alinéas (a), (b) et (c) de l'article I de la Convention de Montréal du 23 septembre 1971 ;
   (iii) les actes illicites dans un aéroport servant à l'aviation internationale, tels que définis par l'article II du Protocole signé à Montréal le 24 février 1988, complémentaire à la Convention de Montréal du 23 septembre 1971 ;
   (iv) les actes illicites visés à l'article 1 de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale faite à Beijing le 10 septembre 2010, en conformité avec toutes les dispositions de l'article 8 de ladite Convention.

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

Article XIV.1.5 Amendes

En vertu du présent Code, le montant des amendes est payé en francs CFA ou en monnaie convertible équivalente.

Les amendes administratives dues en vertu du présent Code sont recouvrées par l'Autorité et affectées exclusivement à l'accomplissement de ses missions.

En cas de refus de paiement des amendes administratives dues, le Directeur Général de l'Autorité fait appel aux procédures de recouvrement forcé conformément au droit en vigueur au Tchad.

CHAPITRE XIV-2 SANCTIONS

Article XIV.2.1 Dispositions générales

Les personnes morales peuvent être tenues pour responsables d'une infraction à une disposition du présent Code lorsqu'elle a été commise pour leur compte par toute personne qui exerce un pouvoir de direction en son sein, agissant soit individuellement, soit en tant que membre d'un organe de la personne morale en vertu :

a) d'un mandat de représentation de la personne morale ;
b) d'un pouvoir de prendre des décisions au nom de la personne morale ; ou
c) d'un pouvoir d'exercer un contrôle au sein de la personne morale.

Les personnes morales peuvent être tenues pour responsables lorsque le défaut de surveillance ou de contrôle de la part d'une personne visée à l'alinéa précédent a rendu possible la commission d'une infraction pour le compte de la personne morale par une personne soumise à son autorité.

La responsabilité des personnes morales en vertu des alinéas précédents n'exclut pas des poursuites pénales contre les personnes physiques auteurs, incitateurs ou complices des infractions visées par le présent Code.

Dans une poursuite en raison d'une infraction au présent Code, le fait d'établir qu'elle a été commise par un employé ou un agent de l'accusé constitue une preuve suffisante de l'infraction, que l'employé ou l'agent soit identifié ou non ou qu'il ait été poursuivi ou non pour l'infraction, à moins que l'accusé n'établisse que l'infraction a été commise à son insu ou sans son consentement et qu'il a exercé toute la diligence requise en matière de surveillance ou de contrôle pour empêcher sa commission.

L'incitation à commettre de manière intentionnelle un acte visé par le présent Code ou de s'en rendre complice est passible des mêmes sanctions en tant qu'infraction pénale.

Article XIV.2.2 Exploitation d'un aéronef

Est puni d'une peine d'emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de trois millions (3.000.000) à trente millions (30.000.000) de francs CFA, ou de l'une de ces peines seulement, l'exploitant technique, le propriétaire et, le cas échéant, l'exploitant commercial qui a :

a) mis ou laissé en service un aéronef sans avoir obtenu un certificat d'immatriculation, un document de navigabilité ou un certificat de limitation de nuisance ou un certificat de transporteur aérien ou une autorisation ou un agrément approprié lorsque ceux-ci sont exigibles ;
b) mis ou laissé en service un aéronef alors que le certificat d'immatriculation, un document de navigabilité ou un certificat de limitation de nuisance ou un certificat de transporteur aérien ou une autorisation ou un agrément approprié ont cessé d'être valides, lorsque ceux-ci sont exigibles ;
c) mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prescrites par le présent Code ou qui aura apposé ou fait apposer des marques non conformes à celles portées sur le certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques réglementaires ;
d) fait ou laissé circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment tant aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qu'aux règles relatives au maintien en état de validité de ce document ;
e) omis de tenir un quelconque des livres de bord ou y aura porté des indications inexactes ou l'aura détruit ;
f) omis d'assurer de la manière prévue par le présent Code l'entretien de ses aéronefs, des équipements de bord et autres nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation ;
g) fait ou laisser circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux dispositions du présent Code relatifs aux aéronefs, à l'équipement des aéronefs, aux modalités de leur utilisation, à la composition des équipages et à leurs conditions d'emploi.

Article XIV.2.3 Autre exploitation sans autorisation

Est puni d'une peine d'emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende d'un million (1.000.000) à trente millions (30.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement celui qui aura ouvert ou exploité sans autorisation ou qui ne se sera pas conformé aux conditions que l'autorisation détermine, un aérodrome, un organisme de maintenance, un organisme de formation, un aéro-club, ou toute autre exploitation, en contravention avec les dispositions du présent Code.

Article XIV.2.4 Conduite de l'aéronef

Est punie d'une peine d'emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de trois millions (3.000.000) à trente millions (30.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura sciemment :

a) conduit un aéronef sans certificat d'immatriculation et de navigabilité ou avec un certificat de navigabilité ayant cessé d'être en état de validité ;
b) conduit un aéronef sans marques d'immatriculation, conduit un aéronef sans avoir une licence appropriée, la même peine pouvant être appliquée à tout personnel navigant pour une infraction similaire ;
c) survolé le territoire de la République du Tchad, des zones interdites ou réglementées, en contravention des dispositions du présent Code ;
d) atterri hors d'un aérodrome en violation des dispositions du présent Code ;
e) détruit des livres de bord ou y aura porté des indications inexactes ;
f) conduit un aéronef en état d'ivresse ou sous l'effet de stupéfiants ou narcotiques, la même peine pouvant être appliquée à tout membre du personnel de conduite et à tout membre du personnel aéronautique ;
g) commencé un vol sans être assuré que toutes les conditions de sécurité requises étaient remplies ;
h) confié un emploi de membre de personnel navigant ou autre personnel aéronautique à une personne ne remplissant pas les conditions exigées au présent Code ;
i) désobéi aux instructions des services de contrôle de la circulation aérienne ;
j) exécuté sans autorisation des vols rasants ;
k) effectué des évolutions constituant des spectacles publics sans autorisation ;
l) effectué un vol dit d'acrobatie ou de voltige comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil au-dessus des agglomérations ;
m) effectué un vol contrevenant aux règles applicables au vol ou à la manœuvre des aéronefs définies par l'autorité compétente ;
n) atterri, sans raison, en vol international, sur un aérodrome qui n'est pas ouvert au service international ;
o) refusé, sans raison, de participer à des opérations de recherches et sauvetages ;
p) exercé un des emplois correspondant aux titres aéronautiques, brevets, licences ou certificats, et qualifications du personnel navigant en contravention avec les dispositions du présent Code ;
q) excédé la durée de travail du personnel aéronautique prévue par le présent Code.

Article XIV.2.5 Personnel navigant

Est punie d'une peine d'emprisonnement de trente (30) jours à un (1) an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui exerce un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant en infraction aux dispositions du présent Code.

L'interdiction de conduite d'un aéronef quelconque ou d'y travailler à bord pourra être prononcée par jugement, pour une durée de douze (12) mois, contre le membre du personnel navigant coupable d'infraction en vertu des dispositions du présent Code.

Si le membre du personnel navigant est condamné une seconde fois pour l'un quelconque de ces mêmes délits dans un délai de cinq ans après que la première condamnation sera devenue définitive, l'interdiction de conduire un aéronef ou d'y travailler à bord sera portée au maximum et pourra être doublée.

Les brevets, licences ou certificats resteront déposés pendant la durée de l'interdiction au greffe du tribunal de grande instance, où elles devront être remises dans les cinq (5) jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi, les condamnés sont punis d'une peine d'emprisonnement d'un (1) jour à un (1) an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice des peines prévues au cas où ils conduiraient un aéronef ou d'y travailler à bord pendant l'interdiction.

Article XIV.2.6 Atteintes à l'action des autorités compétentes

Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente (30) jours à trois (3) ans et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, le fait de :
a) négliger ou refuser de comparaître, de témoigner ou de collaborer à une inspection de l'Autorité ou une enquête sur un accident ou incident d'aéronef ;
b) négliger ou refuser de communiquer à un inspecteur de l'Autorité ou un enquêteur d'un accident ou incident les enregistrements, les matériels, les renseignements, les documents, rapports, et registres utiles, ou les communiquer en les dissimulant, en les altérant, en les mutilant ou en les faisant disparaître ;

c) négliger ou refuser de transmettre, ou les communiquer en les dissimulant, en les altérant, en les mutilant, des renseignements statistiques et financiers ou toute information à l'Autorité tel que l'exige le présent Code, ou omettre ou refuser de garder ou préserver des états de comptes, dossiers, enregistrements et rapports dans la forme et de la façon prescrites ou approuvées par l'Autorité ;
d) entraver l'exercice des fonctions d'un officier de police judiciaire, d'un inspecteur de l'Autorité, d'un enquêteur d'un accident ou incident, d'un représentant ou préposé de l'Autorité, du Bureau d'enquêtes ou de l'Agence chargée de la supervision de la sécurité aérienne en Afrique Centrale;
e) ne pas en rendre compte dans les conditions fixées par le présent Code pour qui, de par sa fonction, est appelé à connaître d'un accident, d'un incident ou d'un événement d'aviation civile ;
f) enlever, cacher, retenir, sciemment et sans autorisation, tout ou partie d'un aéronef civil impliqué dans un accident ou incident, ou tout bien qui était à bord de ces aéronefs au moment de l'accident ou de l'incident, indices, documents, matériels ou enregistrements de vol sur l'aéronef ou son épave ou procéder à quelque manipulation ou prélèvement que ce soit, en dehors des cas prévus par le présent Code ;
g) modifier l'état des lieux où s'est produit un accident ou un incident d'aviation civile.

Lorsque le fait prévu aux sous-alinéas précédents est commis par une personne qui, par ses fonctions, est appelée à concourir avec l'action des autorités compétentes, la peine est portée à un maximum de cinq (5) ans d'emprisonnement et à vingt millions (20.000.000) de francs CFA d'amende.

Article XIV.2.7 Passagers indisciplinés et perturbateurs

Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente (30) jours à six (6) mois et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, le fait :
a) de refuser d'obtempérer à une instruction légitime du commandant de bord d'un aéronef ou d'un membre de l'équipage au nom du commandant de bord de l'aéronef aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef, de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord, ou de maintenir l'ordre et la discipline à bord ;
b) de nuire au commandant de bord ou à un membre d'équipage dans l'exécution de ses devoirs en vertu du présent Code ;
c) de commettre des voies de fait, proférer des menaces contre un membre de l'équipage si de tels actes l'empêchent de s'acquitter normalement de ses fonctions ou rendent difficile l'exercice de ses fonctions ;
d) de fumer dans les toilettes ou ailleurs dans l'aéronef ;
e) de détériorer un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;
f) d'utiliser ou de détenir un dispositif électronique portatif ou autre objet dont l'utilisation ou la détention est interdite à bord d'un aéronef.

Article XIV.2.8 Entreprise de transport

Est punie d'une amende de trois millions (3.000.000) à trente millions (30.000.000) de francs CFA :
a) toute entreprise de services de transport public, services réguliers ou non-réguliers, qui :
   (i) a refusé, sans justification, l'accès du public à ses services de transport ;
   (ii) a manqué aux obligations prescrites dans l'agrément ou l'autorisation d'exploitation ;
   (iii) n'a pas suivi les routes et utilisé les aérodromes indiqués sur l'agrément ou l'autorisation d'exploitation ; ou
   (iv) conduit son exploitation en violation des tarifs, itinéraires, fréquences et horaires approuvés ou homologués par, ou déposés auprès de l'Autorité selon les obligations prescrites par le présent Code ;
b) toute entreprise de services non-réguliers de transport public qui :
   (i) a annoncé des horaires et itinéraires de vol régulier ;
   (ii) a annoncé des vols suivant une certaine fréquence ; ou
   (iii) a effectué périodiquement des vols, à certains jours de la semaine et avec une fréquence telle qu'ils constituent une série de vols réguliers ;
c) toute entreprise de travail aérien qui aura manqué aux obligations prescrites dans l'agrément ou autorisation d'exploitation ;
d) toute entreprise étrangère de transport aérien international qui, sans autorisation de l'Autorité aura débarqué ou embarqué sur le territoire de la République du Tchad des personnes ou du fret ou qui aura effectué un service de cabotage.

Article XIV.2.9 Servitudes et zonage

Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente (30) jours à un (1) an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque contrevient aux dispositions du présent Code relatives aux servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage, et au zonage.

Article XIV.2.10 Terrains interdits et zones réservées

Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente (30) jours à un (1) an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, et pourra, en outre, être déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident, quiconque séjournera ou pénétrera sans autorisation ou sans détenir une carte d'accès prescrite sur des terrains interdits et zones réservées par le présent Code ou les consignes des aérodromes affectés à un service public, ou y laissera séjourner ou fera pénétrer des voitures.

Article XIV.2.11 Jets

Sans préjudice de poursuites et peines prévues au Code pénal, est puni d'une peine d'emprisonnement de trente (30) jours à un (1) an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque fait un jet volontaire et inutile d'objets ou matières susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface à bord d'un aéronef en évolution, même si ce jet n'a causé aucun dommage.

Article XIV.2.12 Voyager sans titre ou permission

Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente (30) jours à un (1) an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui sera trouvé à bord d'un aéronef en vol sans pouvoir justifier sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord.

Article XIV.2.13 Soustraction au contrôle exercé sur un aérodrome

Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente (30) jours à un (1) an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement celui qui sciemment aura tenté de se soustraire aux contrôles exercés sur l'aérodrome prescrits par le présent Code.

Article XIV.2.14 Environnement

Sans préjudice de l'application des dispositions du Code pénal, ainsi que des lois applicables à la protection de l'environnement, est punie d'une peine d'emprisonnement de trente (30) jours à trois (3) ans et d'une amende d'un million (1.000.000) à trente millions (30.000.000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui pollue, dégrade les sols et sous sols, altère la qualité de l'air ou des eaux en infraction aux dispositions du Chapitre II-5 du présent Code.

Article XIV.2.15 Transport ou utilisation sans autorisation

1° Est puni d'une peine d'emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de trois millions (3.000.000) à trente millions (30.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque, autre qu'un agent d'une autorité administrative autorisé dans l'exercice de ses fonctions, en violation des dispositions du présent Code, donne pour le transport ou transporte à bord d'un aéronef civil une arme, des munitions, un explosif, une marchandise dangereuse.

2° Est puni d'une peine d'emprisonnement de trente (30) jours à un (1) an et d'une amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement quiconque, autre qu'un agent d'une autorité administrative autorisé dans l'exercice de ses fonctions, en violation des dispositions du présent Code :

a) donne pour le transport ou transporte à bord d'un aéronef civil, un pigeon voyageur, ou un objet de correspondance compris dans le monopole postal ;
b) transporte ou utilise des appareils photographiques dont le transport et l'usage ont été interdits ; ou
c) fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit.

Article XIV.2.16 Violence contre un aéronef, un aérodrome ou une installation

1° Est punie de la réclusion à perpétuité toute personne qui, illicitement et intentionnellement, s'empare d'un aéronef en service ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence, ou par contrainte, ou par toute autre forme d'intimidation, ou par tout moyen technologique.

2° Est punie de la réclusion à perpétuité toute personne qui, illicitement et intentionnellement :

a) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;
b) détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;
c) place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;
d) détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ;
e) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol ;
f) utilise un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
g) libère ou décharge à partir d'un aéronef en service une arme BCN ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
h) utilise contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service, une arme BCN ou des matières explosives ou radioactives ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ; ou
i) transporte, fait transporter ou facilite le transport à bord d'un aéronef :
   (i) des explosifs ou des matières radioactives, en sachant que ceux-ci sont destinés à provoquer, ou à menacer de provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves, ladite menace étant assortie ou non, d'une condition, afin d'intimider une population ou de contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque ; ou
   (ii) toute arme BCN, en sachant qu'il s'agit d'une arme BCN au sens de l'alinéa 5° ; ou
   (iii) des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux, en sachant que ces matières, produits ou équipements sont destinés à une activité relative aux explosifs nucléaires ou à toute autre activité nucléaire non soumise à des garanties en vertu d'un accord de garanties avec l'Agence internationale de l'énergie atomique ; ou
   (iv) des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme BCN sans autorisation licite et avec l'intention de les utiliser à cette fin ;

étant entendu que pour les activités faisant intervenir un État partie à la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale faite à Beijing le 10 septembre 2010 (ci-après la Convention de Beijing), y compris celles qui sont entreprises par une personne ou une personne morale autorisée par un État partie, il n'y a pas infraction en vertu des sous-alinéas (iii) et (iv) si le transport de ces articles ou matières est compatible avec ou destiné à une utilisation ou activité compatible avec ses droits, responsabilités et obligations en vertu du traité multilatéral de non-prolifération applicable auquel il est partie, y compris ceux qui sont cités à l'article 7 de ladite Convention.

3° Est punie de la réclusion à perpétuité toute personne qui, illicitement et intentionnellement, avec ou sans l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme :

a) accomplit à l'encontre d'une personne, dans un aéroport, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves ou la mort ; ou
b) détruit ou endommage gravement les installations d'un aéroport ou des aéronefs qui ne sont pas en service et qui se trouvent dans l'aéroport ou interrompt les services de l'aéroport.

4° Est punie de la réclusion à perpétuité toute personne qui:

a) tente de commettre une infraction visée au présent article ;

b) organise ou fait commettre par d'autres personnes une infraction visée au présent article ;
c) exerce des menaces de commettre une infraction visée au présent article ou fait en sorte, illicitement et intentionnellement, qu'une personne reçoive une telle menace, dans des circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace ;
d) participe comme complice de la personne qui commet ou tente de commettre une infraction visée au présent article ; ou
e) illicitement ou intentionnellement, aide une personne à se soustraire à une enquête, à des poursuites ou à une peine, en sachant que cette personne a commis un acte qui constitue une infraction visée au présent article, ou qu'elle est recherchée en vue de poursuites criminelles pour une telle infraction par les autorités d'application de la loi, ou qu'elle a été condamnée pour une telle infraction.

5° Aux fins du présent article :
a) un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement ; en cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord ;
b) un aéronef est considéré comme étant en service depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre (24) heures suivant tout atterrissage ; la période de service s'étend en tout état de cause à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol au sens du sous-alinéa a) ;
c) les « installations et services de navigation aérienne » comprennent les signaux, données, renseignements ou systèmes nécessaires à la navigation de l'aéronef ;
d) « produit chimique toxique » s'entend de tout produit chimique qui, par son action chimique sur des processus biologiques, peut provoquer chez les êtres humains ou les animaux la mort, une incapacité temporaire ou des dommages permanents. Cela comprend tous les produits chimiques de ce type, quels qu'en soient l'origine ou le mode de fabrication, qu'ils soient obtenus dans des installations, dans des munitions ou ailleurs ;
e) « matière radioactive » s'entend de toute matière nucléaire ou autre substance radioactive contenant des nucléides qui se désintègrent spontanément (processus accompagné de l'émission d'un ou plusieurs types de rayonnements ionisants tels que les rayons alpha, bêta et gamma et les neutrons) et qui pourraient, du fait de leurs propriétés radiologiques ou fissiles, causer la mort, des dommages corporels graves ou des dommages substantiels aux biens ou à l'environnement ;
f) « matières nucléaires » s'entend du plutonium, à l'exception du plutonium dont la concentration isotopique en plutonium 238 dépasse 80 %, de l'uranium 233, de l'uranium enrichi en isotope 235 ou 233, de l'uranium contenant le mélange d'isotopes qui se trouve dans la nature autrement que sous la forme de minerai ou de résidu de minerai, ou de toute autre matière contenant un ou plusieurs de ces éléments précités ;
g) « uranium enrichi en isotope 235 ou 233 » s'entend de l'uranium contenant soit l'isotope 235, soit l'isotope 233, soit ces deux isotopes, en quantité telle que le rapport entre les teneurs isotopiques pour la somme de ces deux isotopes et l'isotope 238 est supérieur au rapport entre l'isotope 235 et l'isotope 238 dans l'uranium naturel ;
h) « armes BCN » s'entend :
(i) des « armes biologiques », qui sont :
i) des agents microbiologiques ou autres agents biologiques ainsi que des toxines, quels qu'en soient l'origine ou le mode de production, de types et en quantités qui ne sont pas destinés à des fins prophylactiques, de protection ou à d'autres fins pacifiques ; ou
ii) des armes, de l'équipement ou des vecteurs destinés à l'emploi de tels agents ou toxines à des fins hostiles ou dans des conflits armés ;
(ii) des « armes chimiques », qui sont, prises ensemble ou séparément :
i) des produits chimiques toxiques et leurs précurseurs, à l'exception de ceux qui sont destinés :
1) à des fins industrielles, agricoles, médicales, pharmaceutiques, de recherche, ou à d'autres fins pacifiques ; ou
2) à des fins de protection, c'est-à-dire ayant un rapport direct avec la protection contre les produits chimiques toxiques et la protection contre les armes chimiques ; ou
3) à des fins militaires sans rapport avec l'emploi d'armes chimiques et qui ne sont pas tributaires de l'emploi, en tant que moyen de guerre, des propriétés toxiques de produits chimiques ; ou

4) à des fins de maintien de l'ordre public, y compris de lutte antiémeute sur le plan intérieur aussi longtemps que les types et quantités sont compatibles avec de telles fins ;

ii) des munitions et dispositifs expressément conçus pour provoquer la mort ou d'autres dommages par l'action toxique des produits chimiques toxiques définis au sous-alinéa (ii) i), qui seraient libérés du fait de l'emploi de ces munitions et dispositifs ;

iii) tout équipement expressément destiné à être utilisé directement en liaison avec l'emploi de munitions et dispositifs visés au sous-alinéa (ii) ii) ;

(iii) des armes nucléaires et autres dispositifs explosifs nucléaires ;

i) « précurseur » s'entend de tout réactif chimique qui entre à un stade quelconque dans la fabrication d'un produit chimique toxique, quel que soit le procédé utilisé. Cela comprend tout composant clé d'un système chimique binaire ou à composants multiples ;

j) les termes « matière brute » et « produit fissile spécial » ont le même sens que celui qui leur est donné dans le Statut de l'Agence internationale de l'Énergie Atomique, fait à New York le 26 octobre 1956.

CHAPITRE XIV-III DISPOSITIONS FINALES

Article XIV.3.1 : La présente Ordonnance qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, notammenet la Loi No 32/PR/2000 du 19 Décembre 2000, portant Code de l'Aviation Civile, sera enregistrée, publiée au Journal Officiel de la République et exécutée comme Loi de l'Etat.

N'Djaména, le 27 Mars 2015

IDRISS DEBY ITNO