

LOIS

Loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998 fixant les règles générales relatives à l'aviation civile.

Le Président de la République,

Vu la Constitution, notamment ses articles 17, 18, 98, 120, 122, 126 et 127,

Vu le décret n° 63-84 du 5 mars 1963 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, signée le 7 décembre 1944 et ses amendements ;

Vu le décret n° 63-109 du 6 avril 1963 portant publication d'accords entre certaines organisations internationales et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire dont l'accord-type révisé, du 15 novembre 1962, conclu avec l'Organisation météorologique mondiale ;

Vu le décret n° 64-74 du 2 mars 1964 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et au protocole de la Haye du 28 septembre 1955 ;

Vu le décret n° 64-75 du 2 mars 1964 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à l'accord relatif au transit des services aériens internationaux. appendice III à la convention de Chicago ;

Vu le décret n° 64-76 du 2 mars 1964 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers ;

Vu le décret n° 64-151 du 5 juin 1964 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention de Genève du 19 juin 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur les aéronefs ;

Vu le décret n° 64-152 du 5 juin 1964 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention de Rome du 29 mai 1933 pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs ;

Vu l'ordonnance n° 65-267 du 25 octobre 1965 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention complémentaire à la convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives

au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 ;

Vu l'ordonnance n° 76-17 du 20 février 1976 relative à la ratification du protocole portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Vienne le 7 juillet 1971 ;

Vu le décret présidentiel n° 95-214 du 11 Rabie El Aouel 1416 correspondant au 8 août 1995 portant ratification, avec réserves, de trois conventions et d'un protocole relatifs à l'aviation civile internationale :

* convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963,

* convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970,

* convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971,

* protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal, le 23 septembre 1971, signé le 24 février 1988,

Vu l'ordonnance n° 62-50 du 18 septembre 1962 relative à l'immatriculation, à la définition et à la propriété des aéronefs ;

Vu l'ordonnance n° 63-412 du 24 octobre 1963, modifiée, relative aux règles de la circulation des aéronefs ;

Vu l'ordonnance n° 63-413 du 24 octobre 1963, modifiée, relative aux dispositions pénales concernant les infractions aux règles sur l'immatriculation et la définition des aéronefs ;

Vu la loi n° 64-166 du 8 juin 1964 relative aux services aériens ;

Vu la loi n° 64-168 du 8 juin 1964 relative au statut juridique des aéronefs ;

Vu la loi n° 64-244 du 22 août 1964 relative aux aéroports et aux servitudes dans l'intérêt de la sécurité aéronautique ;

Vu l'ordonnance n° 66-154 du 8 juin 1966, modifiée et complétée, portant code de procédure civile ;

Vu l'ordonnance n° 66-155 du 8 juin 1966, modifiée et complétée, portant code de procédure pénale ;

Vu l'ordonnance n° 66-156 du 8 juin 1966, modifiée et complétée, portant code pénal ;

Vu l'ordonnance n° 75-58 du 26 septembre 1975, modifiée et complétée, portant code civil ;

Vu l'ordonnance n° 75-59 du 26 septembre 1975, modifiée et complétée, portant code de commerce ;

Vu l'ordonnance n° 75-89 du 30 décembre 1975 portant code des postes et télécommunications ;

Vu la loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée, portant code des douanes ;

Vu la loi n° 83-03 du 5 février 1983 relative à la protection de l'environnement ;

Vu la loi n° 84-11 du 9 juin 1984 portant code de la famille, notamment son article. 113 ;

Vu la loi n° 84-17 du 7 juillet 1984, modifiée et complétée, relative aux lois de finances ;

Vu la loi n° 85-05 du 16 février 1985 relative à la protection et la promotion de la santé ;

Vu la loi n° 90-02 du 6 février 1990 relative au règlement des différends collectifs de travail, de leur prévention et du droit à l'exercice du droit de grève ;

Vu la loi n° 90-09 du 7 avril 1990 relative à la wilaya ;

Vu la loi n° 90-10 du 14 avril 1990 relative à la monnaie et au crédit ;

Vu la loi n° 90-11 du 21 avril 1990, modifiée et complétée, relative aux relations de travail, notamment son article 4 ;

Vu la loi n° 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme ;

Vu la loi n° 90-30 du 1er décembre 1990 portant loi domaniale ;

Vu la loi n° 90-31 du 4 décembre 1990 relative aux associations ;

Vu le décret législatif n° 93-12 du 19 Rabie Ethani 1414 correspondant au 5 octobre 1993 relatif à la promotion des investissements ;

Vu l'ordonnance n° 95-06 du 23 Chaâbane 1416 correspondant au 25 janvier 1995 relative à la concurrence ;

Vu l'ordonnance n° 95-07 du 23 Châabane 1416 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances ;

Vu l'ordonnance n° 95-22 du 29 Rabie El Aouel 1416 correspondant au 26 août 1995 relative à la privatisation des entreprises publiques ;

Vu l'ordonnance n° 95-25 du 30 Rabie Ethani 1416 correspondant au 25 septembre 1995 relative à la gestion des capitaux marchands de l'Etat ;

Après adoption par le parlement ;

Promulgue la loi dont la teneur suit :

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1er. — La présente loi a pour objet de fixer les règles générales relatives à l'aviation civile.

Section 1

Des définitions

Art. 2. — Il est entendu, au sens de la présente loi par :

Aéronef : Tout appareil qui peut s'élever, se soutenir et circuler dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aéronefs civils : Tous aéronefs à l'exclusion des aéronefs d'Etat.

Aéronefs d'Etat : Tous aéronefs appartenant à l'Etat, affrétés ou loués par l'Etat et affectés exclusivement à l'un de ses services, comprenant notamment les aéronefs de la Présidence de la République, les aéronefs militaires y compris ceux de la gendarmerie nationale et les aéronefs de police, de douane et de la protection civile.

Les aéronefs civils utilisés temporairement pour un service de l'Etat sont assimilés durant la période d'utilisation aux aéronefs d'Etat.

Aérodrome : Surface délimitée sur terre ou sur l'eau comprenant les aires de mouvement constituées des pistes, des voies de circulation et parking avions, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les manoeuvres des aéronefs à la surface.

Aérodrome mixte : Aérodrome utilisé en commun par les services de l'aviation civile et les services de l'aviation militaire, conformément à un accord définissant les droits et obligations de chaque partie.

Hélistation : Aérodrome ou aire définie sur une construction destinée à être utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les manoeuvres des hélicoptères à la surface.

Aérogare : Superstructure servant à la facilitation des transports de passagers et de fret.

Aéroport : Ensemble d'installations de transport aérien destiné à faciliter l'arrivée et le départ des aéronefs, à aider la navigation aérienne, à assurer l'embarquement, le débarquement et l'acheminement des voyageurs, des marchandises et du courrier postal transportés par air.

Services aériens : Tous services de transport par aéronef, de passagers, de fret et de courrier postal, réguliers ou non réguliers, internationaux ou intérieurs, de travail aérien, d'aviation légère et tous les services aériens privés.

Circulation aérienne : Ensemble d'aéronefs évoluant en l'air ou au sol sur l'aire de manoeuvre d'un aérodrome selon des règles établies.

Exploitant :

— toute personne morale titulaire d'une autorisation d'exploitation de services de transport public ou de travail aérien ;

— tout propriétaire inscrit sur la matricule aéronautique ;

— tout affréteur d'un aéronef qui s'est réservé la conduite technique et la direction de l'équipage pendant la durée de l'affrètement ;

— tout locataire d'un aéronef sans équipage qui en assure la conduite technique avec un équipage de son choix.

Station météorologique aéronautique :

Station désignée pour faire des observations et établir des messages d'observations météorologiques destinés à être utilisés en navigation aérienne.

Autorité chargée de l'aviation civile :

Administration chargée de l'aviation civile.

Section 2

Principes généraux

Art. 3. — Dans le cadre des objectifs de la politique nationale de développement et de l'aménagement du territoire, la présente loi vise à :

— réunir les conditions d'un développement équilibré du transport aérien répondant aux besoins des usagers en matière de transport de personnes et de marchandises, dans les meilleures conditions de sécurité, d'économie et d'efficacité ;

— assurer l'exploitation et le développement des services de la navigation aérienne et des services aéroportuaires ;

— définir les règles d'utilisation de l'espace aérien national, dans le cadre des conventions internationales ratifiées, régissant l'aviation civile internationale.

Art. 4. — Le transport aérien est une propriété publique.

Art. 5. — Outre les autres usages compatibles avec le droit international en la matière, l'aviation civile peut être utilisée:

— pour le transport de passagers, de marchandises et du courrier postal ;

— pour les besoins des travaux effectués par certains secteurs de l'économie nationale ;

— pour l'application de mesures sanitaires ;

— pour les secours médicaux ou autres, apportés à la population ;

— pour les travaux d'essai, d'expérimentation et de recherche scientifique ;

— pour les besoins éducatifs, culturels et sportifs.

Art. 6. — L'Etat assure le contrôle de la sécurité de la navigation aérienne dans son espace aérien.

L'extension du contrôle aérien sur l'espace situé au delà des limites ci-dessus mentionnées, fait l'objet d'accords internationaux.

Art. 7. — Les services aériens sont soumis au contrôle de l'Etat.

Certains aspects de ce contrôle peuvent être confiés à des organismes habilités par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Art. 8. — La réalisation et la mise en service des aéroports incombent à l'Etat. Elles peuvent être concédées à des personnes physiques de nationalité algérienne ou à des personnes morales de droit algérien dans les conditions fixées par la présente loi.

Art. 9. — Le transport aérien public et les services de travail aérien sont assurés par une ou plusieurs compagnies nationales de transport aérien.

Une ou plusieurs compagnies nationales de transport aérien peuvent être chargées d'assurer les sujétions de service public en contre partie d'une compensation financière versée par l'Etat, et ce, conformément aux droits et obligations du cahier des charges fixé par voie réglementaire.

Art. 10. — L'exploitation d'un service de transport aérien public peut également faire l'objet d'une concession au profit des personnes physiques de nationalité algérienne et des personnes morales de droit algérien.

Art. 11. — Les programmes d'exploitation et les conditions de transport sont soumis à homologation de l'autorité chargée de l'aviation civile.

Les modalités d'application de cet article sont précisées par voie réglementaire.

Art. 12. — La conduite des aéronefs est assurée par des personnels qualifiés, titulaires de licences et brevets conformes aux normes nationales et internationales dûment validés par l'autorité chargée de l'aviation civile.

L'autorité chargée de l'aviation civile assure un contrôle périodique de la qualification professionnelle des personnels navigants ainsi que de leur aptitude physique.

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

Art. 13. — L'utilisation d'aéronefs dans l'espace aérien algérien ne doit en aucun cas constituer une source de préjudice aux tiers à la surface.

La responsabilité des exploitants d'aéronefs à l'égard des usagers et des tiers à la surface est définie par les dispositions de la présente loi.

Art. 14. — Les aéronefs immatriculés dans un état étranger ne peuvent être utilisés à l'exercice en Algérie d'activité de transport aérien public qu'en vertu d'accords ou de conventions conclus entre l'Algérie et l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ou d'une autorisation provisoire accordée par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Art. 15. — Les services de la météorologie aéronautique destinés à contribuer à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne sont assurés par l'organisme chargé du service public de la météorologie dont les statuts sont fixés par voie réglementaire.

Art. 16. — Le ministre chargé de l'aviation civile peut, dans des circonstances exceptionnelles, procéder à la réquisition des aéronefs immatriculés en Algérie ainsi que de leur équipage et du personnel au sol nécessaire et ce, conformément à la législation en vigueur.

CHAPITRE II DES AERONEFS

Section 1

De l'immatriculation, de la nationalité et de la propriété des aéronefs

Art. 17. — Il est institué auprès de l'autorité chargée de l'aviation civile un registre d'immatriculation désigné "matricule aéronautique".

Art. 18. — Avant de se livrer à la circulation aérienne, tout aéronef doit être immatriculé sur la matricule aéronautique.

Il en est délivré un extrait qui vaut titre de propriété.

Art. 19. — Sont inscrits à la matricule aéronautique dans les conditions précisées par voie réglementaire :

— les aéronefs d'Etat à l'exclusion des aéronefs militaires ;

— les aéronefs civils appartenant à des personnes physiques de nationalité algérienne ou de personnes morales de droit algérien.

Art. 20. — La nationalité algérienne est conférée à tout aéronef inscrit sur la matricule aéronautique.

L'aéronef immatriculé doit, dans ce cas, porter les signes apparents de cette nationalité tels que fixés par voie réglementaire.

Art. 21. — Par dérogation aux dispositions de l'article 18 ci-dessus, certains aéronefs peuvent être dispensés de l'immatriculation.

Les modalités d'immatriculation ainsi que les catégories d'appareils qui sont dispensés de l'immatriculation sont fixées par voie réglementaire.

Art. 22. — Un aéronef ne peut être immatriculé que s'il est la propriété exclusive d'une personne physique de nationalité algérienne ou appartenant à une personne morale de droit algérien. Dans ce dernier cas, doivent avoir la nationalité algérienne :

— dans les sociétés de personnes, les associés en nom collectif ou les associés commanditaires,

— dans les sociétés à responsabilité limitée, les propriétaires de la majorité des parts ;

— dans les sociétés par actions, les propriétaires de la majorité du capital et, selon le cas, le président directeur général et la majorité des membres du conseil d'administration ou le directoire et la majorité des membres du conseil de surveillance ;

— dans les associations, les responsables et l'ensemble des membres adhérents.

Art. 23. — Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre algérien qu'après la radiation de son inscription sur le registre d'immatriculation de l'Etat étranger.

Art. 24. — L'inscription sur un registre d'immatriculation étranger d'un aéronef déjà immatriculé en Algérie, ne produit d'effet en territoire national que si la radiation de la matricule algérienne a été préalablement obtenue.

Art. 25. — Sont inscrites à la matricule aéronautique et mentionnées sur le certificat d'immatriculation, les opérations suivantes :

— mutation de propriété ;

— acte constitutif d'hypothèque ;

— procès-verbal de saisie ;

— location d'un aéronef pour une durée supérieure à une année ;

— modification des caractéristiques de l'aéronef ;

— radiation d'une hypothèque, d'un procès-verbal de saisie ou d'un acte de location ;

— radiation d'un aéronef du registre d'immatriculation.

Art. 26. — En cas de perte involontaire du certificat d'immatriculation, un duplicata est délivré au propriétaire de l'aéronef.

Art. 27. — L'inscription à la matricule aéronautique est rayée d'office dans les cas suivants:

1) lorsque l'aéronef est déclaré par l'autorité compétente définitivement hors d'usage ;

2) lorsque l'on est sans nouvelle de l'appareil depuis trois (3) mois à compter du jour de départ de l'aéronef ou du jour auquel remontent les dernières nouvelles reçues ;

3) lorsque les conditions d'immatriculation ne sont plus remplies.

La mesure de radiation est notifiée au propriétaire de l'aéronef. Un certificat de radiation peut être délivré à toute personne justifiant d'un intérêt qui en fait la demande.

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

Art. 28. — Tout aéronef qui, lors d'un contrôle effectué par les organes habilités ne remplit pas les conditions prévues par la présente loi pour se livrer à la circulation aérienne, fait l'objet d'une rétention par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Les conditions et les modalités de rétention sont définies par voie réglementaire.

Art. 29. — Les aéronefs constituent des biens meubles. Leur cession doit être constatée par acte authentique. Elle ne produit d'effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation.

Toute mutation de propriété pour cause de décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété doivent être inscrits sur la matricule aéronautique à la requête du nouveau propriétaire.

Section 2

De la saisie, de l'hypothèque et des privilèges des aéronefs

Art. 30. — Les aéronefs peuvent faire l'objet de saisie conservatoire, conformément aux règles de la convention de Rome du 29 mai 1933 mentionnée ci-dessus.

Art. 31. — Les aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat, ne sont pas susceptibles de saisie conservatoire.

Art. 32. — Les aéronefs sont susceptibles d'hypothèque conformément à la législation en vigueur.

L'hypothèque est inscrite sur la matricule aéronautique. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'après son inscription.

Sa radiation est subordonnée à la production d'un acte constatant la levée d'hypothèque en vertu d'un accord entre les parties ou d'une décision de justice.

Art. 33. — Sont considérées comme privilège sur l'aéronef, les créances suivantes:

— les frais de justice engagés pour parvenir à la vente de l'aéronef ;

— les rémunérations dues pour le sauvetage de l'aéronef ;

— les frais indispensables engagés pour la conservation de l'aéronef.

Les créances portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance.

Art. 34. — En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

Avant tout paiement, l'assureur doit requérir un état des inscriptions hypothécaires figurant sur la matricule aéronautique.

Aucun paiement n'est libératoire s'il ne tient pas compte des droits des créanciers figurant sur ledit état.

CHAPITRE III

DE LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE, DU CONTROLE TECHNIQUE DES AERONEFS ET DE LA MAINTENANCE

Art. 35. — La construction et la maintenance des aéronefs doivent être effectuées selon les normes techniques internationales.

Elles sont garanties par l'Etat qui doit s'assurer que l'utilisation de l'aéronef, construit sur son territoire et/ou immatriculé sur sa matricule aéronautique, s'opère dans les conditions techniques d'exploitation définies par le constructeur et les normes internationales de navigabilité.

Art. 36. — Toute construction, transformation ou modification totale ou partielle dans la structure d'un aéronef est soumise à l'approbation de l'autorité chargée de l'aviation civile.

Art. 37. — Tous les aéronefs sont soumis au contrôle technique de l'Etat.

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

Art. 38. — Les modalités d'agrément des installations de construction et de maintenance des aéronefs sont définies par voie réglementaire.

Art. 39. — Les vols d'essais de prototypes d'aéronefs sont soumis à l'autorisation préalable de l'autorité chargée de l'aviation civile après avis des services compétents du ministère de la défense nationale.

CHAPITRE IV

DES AEROPORTS, DES AERODROMES ET DES HELISTATIONS

Section 1

Des règles de construction et d'exploitation

Art. 40. — La création d'aéroports, d'aérodromes ou d'hélistations s'inscrit dans le cadre des plans d'occupation des sols, des règles d'aménagement du territoire et des plans de développement de l'activité aéronautique.

Le plan de développement de l'activité aéronautique fait l'objet d'approbation par le Gouvernement dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Art. 41. — La construction et l'exploitation d'un aérodrome, d'un aéroport ou d'une hélistation, en vue de leur ouverture à la circulation aérienne publique, peuvent faire l'objet d'une concession par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Les modifications ultérieures, lorsqu'elles entraînent une extension du périmètre de l'aéroport, de l'aérodrome ou de l'hélistation sont soumises également à concession.

Les modifications à apporter aux constructions et à l'exploitation doivent requérir l'autorisation de l'autorité chargée de l'aviation civile.

Art. 42. — La concession du droit de construire et la concession du droit d'exploiter peuvent être octroyées séparément.

Art. 43. — Hormis l'Etat, seules les personnes physiques de nationalité algérienne ou les personnes morales de droit algérien, dont le capital est détenu en majorité par des personnes physiques de nationalité algérienne, peuvent créer et/ou exploiter un aérodrome, un aéroport ou une hélistation ouverts à la circulation aérienne publique.

Art. 44. — La convention de concession, prévue ci-dessus, est signée pour le compte de l'Etat, par l'autorité chargée de l'aviation civile et la personne physique ou morale qui désire créer ou exploiter un aérodrome, un aéroport ou une hélistation.

Un cahier des charges définit les prescriptions techniques, administratives et financières concernant la construction et l'exploitation des aéroports, aérodromes et hélistations.

Art. 45. — La concession peut être refusée, notamment:

- lorsque le projet ne satisfait pas aux exigences techniques ;

- lorsque la construction ne répond pas à un besoin suffisant ;

- lorsque la construction est incompatible avec les intérêts de l'aménagement du territoire ou de la défense nationale ;

- si les ressources financières nécessaires à la construction ou à l'exploitation ne sont pas suffisamment assurées ;

- si une collectivité locale fait opposition ;

- si l'exploitation est incompatible avec les exigences de la sécurité aérienne et de la protection de l'environnement et de la nature.

Art. 46. — La création et l'exploitation des aérodromes et hélistations autres que ceux visés à l'article 41 ci-dessus, sont soumises à l'autorisation de l'autorité chargée de l'aviation civile.

Elles sont soumises à des prescriptions techniques, administratives et financières définies par le cahier des charges.

Les dispositions du présent article sont précisées par voie réglementaire.

Art. 47. — Seules les personnes physiques, de nationalité algérienne ou morales de droit algérien, dont le capital est détenu, en exclusivité, par des personnes physiques de nationalité algérienne peuvent contruire des aérodromes et hélistations destinés à l'usage privé.

Art. 48. — Les règles relatives à la création et à la mise en service des aérodromes, aéroports et hélistations, ainsi que les normes de leur classification sont définies par voie réglementaire.

Art. 49. — Les aéroports, les aérodromes et les hélistations sont soumis au contrôle technique, administratif et sanitaire de l'Etat

Les conditions dans lesquelles est exercé ce contrôle sont fixées par voie réglementaire.

Art. 50. — Dans le cadre de la concession, telle que définie ci-dessus, incombent à l'Etat :

- la construction, l'entretien et l'exploitation des installations qui sont destinés à assurer sur un aérodrome le contrôle de circulation aérienne ;

- les frais et les indemnités qui pourraient résulter de l'établissement des servitudes instituées dans l'intérêt de la navigation aérienne.

Toutefois, la convention prévue à l'article 44 ci-dessus, peut spécifier que le concessionnaire prend en charge tout ou partie des dépenses engagées par l'Etat en application du présent article.

Art. 51. — Incombe au concessionnaire, l'aménagement et l'entretien des ouvrages d'infrastructure ainsi que des bâtiments, installations et outillages nécessaires à l'exploitation commerciale.

Toutefois, l'Etat peut accorder au concessionnaire une compensation financière couvrant tout ou partie des charges de sujétions de service public qui lui sont imposées.

Art. 52. — Sur les aérodromes qui appartiennent à l'Etat, la réalisation du programme d'équipement peut être subordonnée à une participation financière des collectivités locales, des chambres de commerce et des établissements publics intéressés.

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

Art. 53. — Il est institué au niveau des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, une autorité unique ayant pouvoir de coordination sur l'ensemble des services exerçant au niveau de l'aérodrome.

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

Art. 54. — Les conditions d'utilisation et d'administration des aérodromes mixtes d'Etat sont fixées par voie réglementaire.

Art. 55. — La délimitation du domaine public aéroportuaire, défini par la législation en vigueur, est déterminé par voie réglementaire.

Art. 56. — Lorsque la sécurité de l'aviation l'exige et nonobstant les contrôles réglementaires prévus par la présente loi et la législation en vigueur, les autorités compétentes peuvent procéder à la fouille des passagers, des bagages, du fret et du courrier postal.

Section 2

Des servitudes aéronautiques

Art. 57. — Il est institué aux abords des aérodromes et des hélistations et installations destinées à faciliter la circulation aérienne, des servitudes de dégagement et de balisage dites "servitudes aéronautiques".

Art. 58. — Les servitudes aéronautiques de dégagement comportent l'interdiction de créer ou l'obligation de limiter ou de supprimer des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des aides à la navigation aérienne ou des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne.

Art. 59. — Les servitudes aéronautiques de balisage comportent l'obligation de pourvoir ou de laisser pourvoir certains obstacles ou emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification.

Art. 60. — A l'intérieur de la zone de servitudes aéronautiques de dégagement, l'interdiction, la limitation, la suppression ou la modification de constructions, de clôtures, de plantations dont la hauteur excède celle prévue au plan des servitudes, doivent être ordonnées dans l'intérêt de la sécurité aérienne.

Art. 61. — Le plan de servitudes aéronautiques comportant les surfaces de dégagement ainsi que les modalités d'établissement des servitudes aéronautiques de balisage sont fixés par voie réglementaire.

Section 3

Des règles de protection du domaine aéroportuaire

Art. 62. — La protection et la conservation du domaine aéroportuaire consiste à :

1) assurer, d'une façon générale, la protection et la conservation du domaine aéroportuaire contre toute dégradation et occupation illicite ;

2) veiller au respect des lois et règlements relatifs à la protection de l'environnement dans l'emprise aéroportuaire ;

3) veiller au respect des normes en ce qui concerne :

* l'utilisation dans les zones publiques : des surfaces, locaux et toutes autres commodités mis à la disposition du public, des différents intervenants économiques, des concessionnaires et autres usagers implantés dans l'enceinte aéroportuaire ;

* l'utilisation et/ou l'exploitation, dans les zones réservées, des surfaces, locaux, ouvrages, installations, équipements et toutes autres commodités mis à la disposition des passagers et des différents opérateurs, concessionnaires et autres usagers du domaine aéroportuaire ;

* la circulation au sol des personnes et des véhicules ;

* les servitudes de dégagement du plan de zoning, du plan directeur de l'aérodrome et du plan d'occupation des sols situés dans l'enceinte aéroportuaire ;

4) veiller au respect des normes d'hygiène et de salubrité dans l'enceinte aéroportuaire ;

5) veiller à la mise en oeuvre du plan d'urgence et du plan de sûreté de l'aéroport.

L'application des dispositions du présent article est déterminée, le cas échéant, par voie réglementaire.

Art. 63. — L'enlèvement d'un aéronef qui encombre pour quelque cause que ce soit, une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou leurs dégagements doit être effectué par le propriétaire ou par l'exploitant de l'aéronef sur ordre qu'il reçoit des autorités aéroportuaires.

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

Les mêmes dispositions peuvent être prises par l'autorité aéroportuaire dans le cas où le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'animaux constituant un obstacle, ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement. Dans ce cas, l'enlèvement a lieu aux frais et risque dudit gardien.

Art. 64. — Il est institué auprès de l'autorité chargée de l'aviation civile une police aéroportuaire chargée de la protection et de la conservation du domaine aéroportuaire telles que définies à l'article 62 ci-dessus.

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

Art. 65. — Sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux cas prévus à l'article 62 de la présente loi relatifs à la conservation et la protection du domaine aéroportuaire, outre les officiers et agents de police judiciaire, les inspecteurs-experts de l'aviation civile et les agents de police aéroportuaire.

Pour l'exercice de leurs fonctions, les inspecteurs-experts de l'aviation civile et les agents de la police aéroportuaire sont soumis au serment suivant:

"أقسم بالله العليّ العظيم أن أؤديّ وظيفتي بأمانة وإخلاص وأن أراعي في كلّ الأحوال الواجبات التي تفرضها عليّ."

Les dispositions de l'alinéa précédent sont précisées par voie réglementaire.

Art. 66. — La constatation d'une infraction doit donner lieu à l'établissement d'un procès-verbal dans lequel l'agent verbalisateur relate avec précision les faits dont il a constaté l'existence et les déclarations qu'il a reçues.

Les procès-verbaux sont signés par le ou les agents verbalisateurs et par le ou les auteurs de l'infraction. Ils font foi jusqu'à preuve du contraire.

Les procès-verbaux sont transmis au procureur de la République compétent et à l'autorité chargée de l'aviation civile.

CHAPITRE V

DE LA CIRCULATION AERIENNE ET DE LA METEOROLOGIE

Section 1

Des règles de circulation aérienne

Art. 67. — Nul aéronef ne peut circuler, décoller ou atterrir sur un aérodrome national s'il ne remplit pas les conditions générales de navigabilité et d'exploitation définies par voie réglementaire.

Art. 68. — Un aéronef inscrit à la matricule aéronautique algérienne ne peut être utilisé pour la circulation aérienne que s'il est pourvu d'un certificat de navigabilité ou d'un laissez-passer national en état de validité.

Les caractéristiques et les conditions de délivrance et de renouvellement de ces documents sont fixées par voie réglementaire.

Art. 69. — Lorsque l'aéronef n'est pas inscrit à la matricule aéronautique algérienne, il doit être pourvu d'un certificat de navigabilité ou d'un laissez-passer en état de validité délivré par son Etat d'immatriculation et reconnu valable par les autorités algériennes.

Art. 70. — Les conditions techniques d'utilisation des aéronefs et les règles d'aménagement et de sécurité à bord sont fixées par voie réglementaire.

Art. 71. — Tous les équipements de radiocommunication, de radionavigation ou de radioguidage installés à bord des aéronefs inscrits ou en cours d'inscription à la matricule aéronautique, doivent être homologués dans les conditions fixées par la législation en vigueur.

Art. 72. — L'usage de l'espace aérien algérien par des aéronefs est autorisé dans les limites de la présente loi, de la législation en vigueur et des accords et conventions auxquels l'Algérie a adhéré.

Art. 73. — Sous réserve de se conformer aux règles et procédures de la circulation aérienne, sont admis à circuler dans l'espace aérien algérien :

— les aéronefs d'Etat algériens ;

— les aéronefs immatriculés dans la matricule aéronautique et munis des documents prévus aux articles 68 et 69 ci-dessus ;

— les aéronefs qui peuvent user de l'espace aérien algérien en vertu d'accords internationaux ;

— les aéronefs autorisés par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Art. 74. — Nul aéronef d'Etat étranger ne peut survoler le territoire national ou y atterrir qu'en vertu d'une autorisation spéciale de l'autorité nationale compétente, et ce, conformément aux conditions de cette autorisation.

Est réputé aéronef d'Etat étranger, tout aéronef civil immatriculé dans un Etat n'ayant pas adhéré à la convention de Chicago ou n'ayant conclu aucun accord aérien bilatéral avec l'Algérie.

Art. 75. — Nul aéronef susceptible d'être dirigé sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire national à moins d'une autorisation spéciale de l'autorité nationale compétente qui stipule les mesures à prendre de façon à éviter tout danger aux aéronefs civils.

Art. 76. — Le survol par un aéronef des propriétés privées ne doit s'effectuer que dans les conditions telles qu'il ne porte pas atteinte au droit du propriétaire à la surface.

Art. 77. — Nul aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle qu'il puisse toujours être dirigé hors de l'agglomération même en cas d'arrêt du moyen de propulsion.

Art. 78. — Les vols supersoniques sont soumis à des conditions particulières de survol, fixées par voie réglementaire.

Art. 79. — Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec l'autorisation de l'autorité compétente.

Art. 80. — Hors le cas de force majeure ou de dérogation fixée par voie réglementaire, les aéronefs ne peuvent atterrir ou prendre leur envol que sur ou à partir d'un aéroport régulièrement établis.

Art. 81. — Sauf les cas prévus à l'article 98 de la présente loi, tout aéronef en provenance ou à destination de l'étranger ne peut atterrir ou décoller que sur ou à partir d'un aéroport douanier.

Art. 82. — Les autorités légalement habilitées ont le droit de visiter tout aéronef étranger, à son arrivée et à son départ du territoire national.

Art. 83. — Pour franchir la frontière nationale, tout aéronef effectuant un parcours international est tenu de suivre la route aérienne qui lui est prescrite par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Art. 84. — L'utilisation des aéronefs sur les aires de manoeuvre des aéroports et en vol doit se faire conformément aux règles de la circulation aérienne.

Art. 85. — Les aéronefs en vol doivent impérativement obtempérer aux ordres et signaux conventionnels leur ordonnant d'atterrir.

Art. 86. — Les aéronefs doivent se soumettre aux injonctions des commandants d'aéronefs militaires, de police et de douane ou de leurs services au sol.

Art. 87. — Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude, licences et qualifications des navigants de l'aviation civile délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat, dont l'aéronef possède la nationalité, sont reconnus valables pour la circulation au dessus du territoire national si la réciprocité a été admise par conventions internationales ou accord aérien bilatéral.

Art. 88. — Tout aéronef atterrissant sur un aéroport est soumis au contrôle des autorités administratives concernées.

Art. 89. — Les services commerciaux internationaux réguliers des entreprises étrangères ne peuvent être exploités au dessus du territoire national, avec ou sans escale technique, qu'en vertu d'une autorisation délivrée par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Les aéronefs immatriculés dans un Etat étranger et qui assurent des services aériens internationaux commerciaux non réguliers ne peuvent survoler le territoire national et/ou y faire des escales techniques, sans l'obtention de l'autorisation préalable.

Les dispositions du présent article sont précisées par voie réglementaire.

Art. 90. — Le survol de certaines zones du territoire national peut être interdit ou assujéti à des restrictions dans les cas et conditions fixées par voie réglementaire.

Art. 91. — Tout aéronef qui, sans autorisation préalable, telle que prévue par la présente loi, survole ou traverse l'espace aérien national, sera contraint d'atterrir sur l'aéroport douanier le plus proche ou lorsque les circonstances l'exigent sur l'aéroport le plus proche

Art. 92. — Les services commerciaux en direction de l'étranger peuvent être interdits ou suspendus lorsque la sécurité de l'exploitation le commande.

Section 2

Accidents d'aéronefs et assistance aux aéronefs en detresse

Art. 93. — Est entendu au sens de la présente loi par :

Accident : événement lié à l'exploitation d'un aéronef à l'occasion duquel :

- l'aéronef a disparu ou s'est écrasé ;
- une ou plusieurs personnes à bord de l'aéronef ou à la surface sont décédées ou grièvement blessées ;
- l'aéronef a subi un dommage qui a altéré notablement sa résistance et ses performances de vol et qui nécessite une réparation importante .

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

Détresse : situation dans laquelle un aéronef et ses occupants sont menacés d'un danger grave et imminent et qui ont besoin d'un secours immédiat.

Art. 94. — Tout accident d'aéronef survenu sur le territoire national donne lieu à enquête.

Dès la survenance d'un accident et sans préjudice des enquêtes menées par les autres instances habilitées, l'autorité chargée de l'aviation civile, ouvre une enquête et met en place à cet effet une commission d'enquête en vue de déterminer les circonstances et les causes de l'accident conformément aux normes internationales.

Art. 95. — Tout accident d'aéronef survenu sur le territoire national est obligatoirement porté sans délai à la connaissance des services de l'aviation civile. Cette obligation incombe :

- soit au commandant de bord, ou lorsque celui-ci n'est pas en mesure de le faire, à tout autre membre de l'équipage ;
- soit à l'autorité civile ou militaire ;
- soit au responsable de l'aérodrome le plus proche du lieu de l'accident.

L'autorité locale ou le responsable d'aérodrome, selon le cas, prend immédiatement toutes mesures utiles et nécessaires :

- pour le sauvetage des passagers ;
- pour la conservation en l'état des lieux de survenance de l'accident et veille à ce qu'aucun changement susceptible d'entraver l'enquête ne soit opéré.

Art. 96. — En cas d'accident d'un aéronef étranger en territoire national, l'autorité chargée de l'aviation civile informe immédiatement l'Etat d'immatriculation et lui notifie tous renseignements dont elle dispose.

L'autorité chargée de l'aviation civile peut, à la demande de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef accidenté, autoriser la présence d'un ou plusieurs représentants de cet Etat à l'enquête.

Toutefois, si l'accident se produit dans une zone d'accès limité ou interdit, l'autorité chargée de l'aviation civile prend les mesures adéquates pour le transport de l'aéronef en d'autres lieux où l'accès est autorisé.

Le rapport final de l'enquête est communiqué en temps utile à l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

Art. 97. — En cas d'accident d'aéronef algérien hors du territoire national, sans préjudice de la notification faite par l'Etat où a lieu l'accident, le commandant de bord ou un membre d'équipage si l'un ou l'autre est en mesure de le faire, ou encore le propriétaire, l'exploitant ou l'affrètement doit aviser ou faire aviser immédiatement l'autorité chargée de l'aviation civile.

L'autorité chargée de l'aviation civile peut, si l'Etat sur le territoire duquel s'est produit l'accident est membre de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), désigner un représentant pour participer à l'enquête.

Si l'accident s'est produit sur le territoire d'un Etat non membre de l'OACI, le ministre chargé de l'aviation civile effectue toutes démarches nécessaires pour la participation d'un représentant algérien à l'enquête.

Si l'accident s'est produit en haute mer, il est fait application en terme de droits et obligations, des dispositions pertinentes de l'annexe 13 à la convention de Chicago du 7 décembre 1944.

Art. 98. — Si un aéronef assurant une liaison aérienne internationale est en situation de détresse et se trouve dans l'obligation d'atterrir sur un aérodrome non douanier, le commandant de bord doit solliciter les instructions de l'autorité nationale compétente.

L'aéronef et ses occupants demeurent sous la surveillance des organes compétents chargés de la sécurité jusqu'à l'arrivée des instructions.

Art. 99. — La recherche et le sauvetage des aéronefs en détresse sont assurés par les organes habilités de l'Etat.

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

Art. 100. — Conformément à la réglementation nationale et internationale, la déclaration officielle de perte d'un aéronef par les organes habilités intervient trois (3) mois à compter de la date de l'envoi des dernières nouvelles.

Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration de ce délai, être déclaré par jugement, conformément à la législation en vigueur.

Les dispositions du présent article sont applicables aux aéronefs algériens appartenant à l'Etat.

Le ministre concerné est tenu de déclarer, la présomption de la disparition et d'adresser à la juridiction compétente les réquisitions nécessaires pour la constatation judiciaire des décès des personnes disparues.

Art. 101. — Les règles relatives aux épaves maritimes s'appliquent aux épaves d'aéronefs trouvées en mer, sur le littoral maritime ou en surface terrestre.

Section 3

De la météorologie aéronautique

Art. 102. — La météorologie aéronautique a pour objet de contribuer à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.

Art. 103. — Le service météorologique national est tenu de fournir aux exploitants des services aériens et des aéroports, aux équipages de conduite d'aéronefs, aux organes des services de la circulation aérienne, aux organes des services de recherche et de sauvetage, aux organes intéressés par la gestion et le développement de la navigation aérienne et aux organes chargés des études, de la réalisation et de l'entretien des infrastructures aéroportuaires, les informations météorologiques nécessaires à l'accomplissement de leurs missions respectives.

L'organisation et l'exercice des activités relevant de la météorologie nationale sont précisés par voie réglementaire.

Art. 104. — Il est institué aux abords des stations météorologiques principales et des stations météorologiques aéronautiques des servitudes dites "servitudes météorologiques".

Les modalités d'établissement des servitudes visées ci-dessus sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE VI

DES REDEVANCES

Art. 105. — Il est institué des redevances de survol, d'approche et d'atterrissage rémunérant l'usage des installations et services de navigation aérienne et météorologique mis en oeuvre pour les besoins du contrôle du trafic aérien et des redevances et droits aéroportuaires rémunérant l'usage des installations et services aéroportuaires.

La liste, la définition et le taux de ces redevances sont fixés par la loi de finances.

Art. 106. — Les redevances de survol et d'approche ne sont pas exigibles pour :

- les vols exécutés par les aéronefs d'Etat algériens;

- les vols d'essai et de réception des aéronefs algériens;
- les vols effectués par les centres de formation aéronautique.

Art. 107. — Les aéronefs immatriculés dans un Etat étranger sont soumis au paiement des redevances mentionnées ci-dessus.

Toute exonération ne peut avoir lieu que dans le cadre de la réciprocité et après autorisation de l'autorité chargée de l'aviation civile.

CHAPITRE VII

DES SERVICES AERIENS

Art. 108. — Il est entendu par services aériens, les services entrant dans l'une des catégories suivantes :

- les services aériens de transport public, régulier ou non régulier, international ou intérieur;
- les services de travail aérien;
- les services de l'aviation légère;
- les services aériens privés.

Section 1

Des services aériens de transport public et des conditions de leur exploitation

Art. 109. — Les services aériens de transport public ont pour objet le transport, à titre onéreux, de personnes, de bagages, de fret ou de courrier postal.

Art. 110. — Sont considérés comme services aériens réguliers de transport public, les transports professionnels qui assurent par une série de vols accessibles au public, un trafic entre deux ou plusieurs aéroports fixés à l'avance suivant des itinéraires approuvés par l'autorité chargée de l'aviation civile à des horaires préétablis et publiés ou avec une fréquence et une régularité telles que ces vols constituent une série systématique.

Art. 111. — Sont considérés comme services aériens non réguliers de transport public les transports professionnels qui ne réunissent pas les caractéristiques énumérées à l'article précédent.

Art. 112. — Les services aériens de transport public sont dits "internationaux" lorsqu'ils relient un aéroport algérien à un aéroport étranger.

Ils sont dits "intérieurs" lorsqu'ils relient deux aéroports du territoire national.

Les services aériens intérieurs ne peuvent être exploités que par des entreprises de droit algérien remplissant les conditions suivantes :

— pour les sociétés par actions, le capital doit être détenu pour plus de la moitié par des actionnaires de nationalité algérienne;

— pour les sociétés à responsabilité limitée, le capital doit être représenté pour la majorité par des parts sociales appartenant à des associés de nationalité algérienne;

— pour l'entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée, "l'associé unique" doit être de nationalité algérienne;

— pour les sociétés de personnes, le capital doit être détenu en totalité par des personnes de nationalité algérienne.

Art. 113. — Les services aériens internationaux de transport public, réguliers et non réguliers en provenance ou à destination de l'Algérie sont exploités par des entreprises de droit algérien et, sous réserves des dispositions de l'article ci-dessous, par des entreprises étrangères.

Les dispositions du présent article sont précisées par voie réglementaire.

Art. 114. — Les entreprises étrangères ne peuvent exercer en Algérie d'activité à titre onéreux qu'en vertu d'accords ou de conventions conclus entre l'Algérie et l'Etat d'immatriculation ou en vertu d'une autorisation accordée par l'autorité chargée de l'aviation civile.

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

Art. 115. — Le transport aérien de personnes et de marchandises est propriété publique. Il peut faire l'objet d'une concession.

La concession est consentie par l'autorité chargée de l'aviation civile sous la forme suivante :

- concession générale du droit d'exploiter;
- concession particulière pour l'exploitation d'une ligne aérienne déterminée;

La concession donne lieu dans tous les cas au paiement de droits.

Art. 116. — La concession est octroyée par l'autorité chargée de l'aviation civile selon des conditions et des modalités fixées par voie réglementaire.

Art. 117. — La convention de concession et le cahier des charges l'accompagnant sont approuvés par décret pris en Conseil de Gouvernement et publiés au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Art. 118. — La convention de concession doit contenir des dispositions financières sur sa durée, le siège de l'entreprise, les ressources financières ainsi que l'obligation d'établir un horaire, d'édicter un tarif, et d'assurer l'exploitation du service de transport.

Art. 119. — Au terme de la concession, l'Etat peut lorsque le maintien en exploitation de l'aérodrome ou de la ligne concédée s'avère impératif, acquérir une entreprise de droit algérien et ce, aux conditions prévues par le cahier des charges.

En cas de désaccord sur le montant des indemnités, la juridiction compétente statue.

Art. 120. — Le transfert de la concession à un tiers est soumis à l'approbation préalable de l'autorité chargée de l'aviation civile.

Art. 121. — Les aéronefs sont susceptibles de location et d'affrètement.

Art. 122. — Le contrat de location d'aéronefs est un contrat par lequel le propriétaire met, à titre onéreux, à la disposition d'une autre personne appelée locataire, l'utilisation d'un aéronef sans équipage.

Art. 123. — Le contrat d'affrètement est un contrat par lequel un frèteur disposant d'un aéronef met, à titre onéreux, à la disposition d'un affréteur, l'utilisation de tout ou partie de la capacité de cet aéronef.

Section 2

Des services de travail aérien

Art. 124. — Sont définis comme services de travail aérien, l'ensemble des vols assurés à titre onéreux et ayant pour objet :

- la prise de vues aériennes photographiques ou cinématographiques;
- l'exécution de relevés géophysiques et aérotopographiques;
- le jet de produits ou de matières à des fins agricoles, d'hygiène publique ou de lutte anti-incendie et de préservation de l'environnement;
- la réalisation de missions éducatives, scientifiques ou publicitaires.

Les conditions et les modalités d'exploitation des services de travail aérien sont fixées par voie réglementaire.

Art. 125. — Les services aériens de transport public dits "taxis aériens" qui utilisent des aéronefs d'une capacité égale ou inférieure à douze (12) sièges passagers ou à mille deux cents (1200) kilogrammes pour le transport de fret sont assimilés à des services de travail aérien.

Les évacuations sanitaires effectuées par aéronef sont considérées comme services de travail aérien.

Les règles relatives aux "taxis aériens" et au transport sanitaire aérien sont fixées par voie réglementaire.

Section 3

Des services de l'aviation légère

Art. 126. — Il est entendu par services de l'aviation légère toutes les activités assurées par des aéro-clubs, des écoles d'aviation et des centres d'entraînement.

Au sens de la présente loi :

— les aéro-clubs sont des associations constituées conformément à la législation en vigueur et ayant obtenu l'agrément de l'autorité chargée de l'aviation civile;

— les écoles d'aviation et les centres d'entraînement sont des entités régies par la législation en vigueur et assujetties à l'agrément préalable de l'autorité chargée de l'aviation civile.

Les aéro-clubs, les écoles d'aviation et les centres d'entraînement facilitent et contribuent à la vulgarisation, la connaissance et l'enseignement de l'aéronautique.

Art. 127. — Les aéro-clubs, écoles d'aviation et centres d'entraînement sont tenus de contracter:

- 1) Une assurance couvrant les risques pour dommages causés, du fait de leurs activités, aux tiers à la surface;
- 2) Une assurance couvrant les risques encourus par les personnes qui pratiquent en leur sein le vol à moteur, le vol sans moteur et le parachutisme.

Section 4

Des services aériens privés

Art. 128. — Sont définis comme services aériens privés l'ensemble des vols effectués par le propriétaire de l'aéronef pour son propre compte.

Les modalités et les conditions d'exploitation des services aériens privés sont fixées par voie réglementaire.

Art. 129. — Les propriétaires et exploitants des services aériens privés sont tenus de contracter une assurance couvrant l'ensemble des risques.

Art. 130. — En matière de responsabilité, les propriétaires et exploitants des services aériens privés sont soumis à la législation en vigueur et aux dispositions de la présente loi.

CHAPITRE VIII

DU CONTRAT DE TRANSPORT AERIEN, DE LA RESPONSABILITE ET DES ASSURANCES

Section I

Du contrat de transport aérien de passagers et de leurs bagages

Art. 131. — Tout transport public aérien doit s'effectuer conformément à un contrat par lequel le transporteur s'engage à acheminer par aéronef, à titre onéreux, d'un aéroport à un autre, des personnes enregistrées avec ou sans bagages.

Art. 132. — Le contrat de transport de personnes doit être constaté par la délivrance d'un titre de passage.

L'absence, l'irrégularité et la perte du titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport.

Toutefois, si le transporteur accepte le voyageur sans titre de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente loi qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Art. 133. — Les conditions et modalités d'émission des titres de passage sont fixées par voie réglementaire.

Art. 134. — La tarification du transport public aérien intérieur est fixée conformément à la législation en vigueur.

Cette tarification doit prendre en considération les réductions ou la gratuité des billets prévues par la loi.

Art. 135. — Les conditions de tarification du transport public aérien international régulier, sont fixées conformément aux modalités prévues par les accords bilatéraux de transport aérien.

Art. 136. — En matière de transports aériens internationaux, le transporteur est tenu de s'assurer à l'embarquement que les passagers sont munis des documents officiels permettant l'entrée au pays de destination.

Les dispositions du présent article s'appliquent également aux transporteurs qui assurent une liaison aérienne à destination du territoire national.

Art. 137. — Le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le passager conserve la garde, est constaté par la délivrance d'un bulletin de bagages ou par l'inscription sur le titre de passage.

L'absence, l'irrégularité et la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport.

Toutefois, si le transporteur accepte des bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin, le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions de la présente loi qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section 2

Du contrat de transport de marchandises

Art. 138. — Tout transport aérien de marchandises, d'objets et de bagages donne lieu à un contrat par lequel le transporteur aérien s'engage à acheminer par aéronef, à titre onéreux, d'un aéroport à un autre, des marchandises et objets reçus d'un expéditeur pour être remis au destinataire ou à son représentant légal.

Art. 139. — Le contrat de transport aérien de marchandises et d'objets est constaté par un titre appelé "lettre de transport aérien" établi par l'expéditeur et accepté par le transporteur aérien.

L'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport aérien.

Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien ou si elle ne contient pas toutes les mentions obligatoires, le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente loi qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Art. 140. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise ou objets qu'il inscrit sur la lettre de transport aérien.

Il supporte la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur aérien ou par toute autre personne à raison de ses indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Art. 141. — La lettre de transport aérien constitue la preuve de la conclusion du contrat de transport aérien, de la réception de la marchandise ou des objets par le transporteur et des conditions de transport émises par l'expéditeur.

Les énonciations de la lettre de transport aérien relatives aux poids, dimensions et emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre de colis, font foi jusqu'à preuve du contraire.

Les énonciations relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ou des objets ne font preuve contre le transporteur aérien, qu'après vérification par ce dernier et en présence de l'expéditeur.

Art. 142. — L'expéditeur a le droit, sous condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aéroport de départ, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aéroport de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur aérien, ni aux autres expéditeurs et avec obligation de rembourser les frais qui en résultent.

Le droit de l'expéditeur prend fin là où le droit du destinataire commence, conformément à l'article 143 ci-dessous.

Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur est tenu de l'en aviser immédiatement.

Si le destinataire refuse la lettre de transport aérien ou la marchandise ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur garde son droit de disposition de la marchandise.

Art. 143. — Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur aérien de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport aérien indiquées dans la lettre de transport aérien.

Sauf stipulation contraire, le transporteur aérien doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur aérien ou si à l'expiration d'un délai de sept (7) jours après la date prévisible d'arrivée, celle-ci n'est toujours pas arrivée, le destinataire est en droit de faire valoir vis à vis du transporteur aérien les droits résultant du contrat de transport.

Art. 144. — Le transport de matières ou produits dangereux par les aéronefs civils immatriculés en Algérie et par les aéronefs civils étrangers survolant le territoire national, s'effectue conformément aux conventions internationales et à la législation nationale.

Les conditions et les modalités de transport de matières dangereuses par voie aérienne sont fixées par voie réglementaire.

Section 3

De la responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers, du fret et des bagages

Art. 145. — Le transporteur aérien est responsable des dommages et préjudices subis par une personne transportée et ayant entraîné sa mort ou lui ayant causé blessure ou toute lésion et ce, à condition que le fait qui a causé le dommage ou la blessure se soit produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

Au sens du présent article, le terme lésion comprend toute lésion corporelle, organique ou fonctionnelle, y compris celle affectant les facultés mentales.

Art. 146. — Le transporteur par aéronef est tenu responsable des dommages et préjudices résultant de la perte, destruction ou avarie de bagages enregistrés ou de fret à condition que le fait qui a été à l'origine du dommage se soit produit pendant le temps où les bagages enregistrés ou le fret ont été sous la garde du transporteur aérien, que ce soit dans un aéroport ou à bord, ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

La période de transport aérien ne couvre aucun transport terrestre ou maritime effectué en dehors d'un aérodrome. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans le cadre de l'exécution du contrat de transport aérien, en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

Art. 147. — Le transporteur par voie aérienne est responsable des dommages résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, bagages et de fret conformément aux règles prévues par la législation en vigueur.

Art. 148. — Le transporteur aérien n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Dans le transport de fret ou de bagages, le transporteur aérien n'est pas responsable s'il prouve que le dommage provient d'un vice propre de la marchandise.

Art. 149. — Dans le cas où le transporteur aérien produit la preuve que le dommage a été causé par la personne lésée ou que celle-ci y a contribué, sa responsabilité pourra être écartée ou atténuée par la juridiction compétente.

Art. 150. — Sous réserve des dispositions de l'article 152 ci-après, la responsabilité du transporteur aérien envers chaque personne transportée s'exerce conformément aux règles de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et du protocole de la Haye du 28 septembre 1955, adoptés par l'Algérie.

Elle est limitée à deux cent cinquante mille unités de compte maximum pour chaque voyageur.

Il est entendu, au sens de la présente loi, par unité de compte, une unité de compte constituée par soixante cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes d'or fin. Ces unités de compte peuvent être converties en monnaie nationale, en chiffres ronds et la conversion s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur or de ladite monnaie à la date du jugement.

Art. 151. — Les limites de responsabilité fixées par la présente loi ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un dol ou d'une faute considérée comme équivalente au dol commis ou à la faute commise par le transporteur ou par ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

Art. 152. — La réception des bagages enregistrés et du fret, sans protestation par le destinataire, constitue une présomption, sauf preuve contraire, de leur livraison en bon état, conformément au titre de transport.

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 trois jours (3) pour les bagages et de sept jours (7) pour le fret à dater de leur réception.

En cas de perte ou de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours (14) à dater du jour où le bagage ou le fret auraient dû être mis à sa disposition.

Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

En cas de dommage causé à une personne transportée par suite de retard dans le transport, la réclamation doit être faite dans les trente jours (30) suivant la date prévue pour l'arrivée.

A défaut de protestation dans les délais prévus, toute action contre le transporteur aérien est irrecevable sauf en cas de fraude de celui-ci.

Art. 153. — Au cas où le transport par air est exécuté par plusieurs transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des passagers, des bagages ou du fret est censé être une des parties contractantes du contrat de transport pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectué sous son contrôle.

En cas de dommage ou préjudice :

1) le passager ou ses ayants-droits ne peuvent recourir que contre le transporteur aérien ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf le cas où par stipulation expresse, le premier transporteur aérien a assuré la responsabilité pour tout le voyage.

2) l'expéditeur de bagages ou marchandises peut recourir contre le premier transporteur aérien et le destinataire qui a droit à la délivrance contre le dernier transporteur; l'un et l'autre peuvent en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits.

Ces transporteurs sont solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

Art. 154. — Si le dommage est causé par le fait d'une personne utilisant un aéronef sans le consentement de l'exploitant, ce dernier, à moins qu'il ne prouve qu'il a apporté les soins requis pour éviter cet usage, est solidairement responsable avec l'usager illégitime, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et limites prévues par la présente loi.

Art. 155. — Les actions en responsabilité pour dommages aux personnes, bagages ou fret transportés peuvent être portées devant le tribunal soit du domicile du transporteur aérien, soit du siège principal de son établissement soit du lieu où il possède un établissement auprès duquel le contrat a été conclu.

Art. 156. — Les délais de prescription sont fixés à deux (2) ans pour :

1) les actions en paiement de rémunérations dues pour recherches, assistance et sauvetage.

Le délai court à partir du jour où les opérations sont terminées.

2) les actions en responsabilité pour dommages causés aux personnes, bagages et fret transportés et aux membres d'équipage, sous réserve des dispositions de l'article 153 ci-dessus.

Le délai court à partir du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination.

Section 4

De la responsabilité de l'exploitant à l'égard des tiers à la surface

Art. 157. — Hormis les cas de force majeure, il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, des marchandises ou objets quelconques.

Un aéronef est considéré en évolution à partir du moment où il est en mouvement par ses propres moyens en vue du décollage, jusqu'à son immobilisation.

Art. 158. — En cas d'atterrissage forcé ou de chute sur une propriété privée, le propriétaire de celle-ci ou la personne en ayant la jouissance ne peut retenir l'aéronef au delà du jour de dépôt des conclusions de la commission d'enquête constituée à cet effet.

Art. 159. — L'exploitant d'un aéronef est responsable des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient, aux personnes et aux biens situés à la surface.

Toute personne qui subit un dommage à la surface dans les conditions fixées par la présente loi, a droit à réparation, si elle prouve que le dommage provient de la chute d'un aéronef, d'une personne ou d'une chose tombant de celui-ci.

Tous les dommages et préjudices non prévus par les dispositions de la section 4 du chapitre 8 de la présente loi sont régis par le droit commun.

Art. 160. — L'exploitant n'a pas l'obligation de réparer le dommage:

1) Si le dommage est la conséquence directe d'un conflit armé, de troubles civils ou si l'exploitant a été privé de l'usage de l'aéronef par un acte de l'autorité publique;

2) S'il prouve que le dommage est dû exclusivement à la faute de la personne ayant subi le dommage ou de ses préposés. Si cette faute n'a été qu'en partie la cause du dommage, la réparation sera réduite dans la mesure où la faute a contribué au dommage.

Art. 161. — Le montant de la réparation due par l'exploitant pour les dommages causés aux personnes et biens à la surface, ne peut excéder par aéronef et par événement les limites fixées par la convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers.

Art. 162. — En cas de dommages à des personnes et à des biens à la surface, résultant d'un abordage entre deux ou plusieurs aéronefs en vol, les exploitants de ces aéronefs sont solidairement responsables de ces dommages.

Art. 163. — Les délais de prescription des actions en responsabilité pour dommages à des personnes ou à des biens à la surface sont fixés à deux ans. Ce délai court à partir du jour où est survenu le fait qui a produit le dommage.

Art. 164. — Les actions en responsabilité pour dommages aux tiers à la surface sont portées devant le tribunal du lieu où le fait, cause du dommage, s'est produit.

Section 5

De la responsabilité du fait de l'abordage entre aéronefs

Art. 165. — Dans le cas d'abordage entre aéronefs en vol :

1) S'il est prouvé que la faute de l'exploitant de l'un de ces aéronefs ou celle de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, a été la cause de dommages à un autre aéronef ou de dommages à des personnes ou à des biens à bord de cet aéronef, celui-ci est tenu responsable de tous ces dommages.

2) Si les dommages sont dus à la faute des exploitants de deux ou plusieurs aéronefs, ou de leurs préposés, chacun deux 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.

Art. 166. — Le ou les exploitants responsables des dommages visés à l'article précédent est ou sont également responsables des indemnités que le ou les exploitants des autres aéronefs en cause ont dû payer pour les dommages causés par l'abordage.

Art. 167. — Un 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 (a) ci-dessus;

c) pour la mort de personnes à bord de cet autre aéronef, pour blessures ou retard subi par elles : deux cent cinquante mille unités de compte par personne conformément à la convention de Varsovie;

d) pour tous objets que chaque personne avait à bord sous sa garde : cinq mille unités de compte par personne;

e) pour destruction, perte ou dommage de tous autres biens à bord, y compris les bagages enregistrés et le courrier : deux cent cinquante unités de compte par kilogramme.

Art. 168. — Les dommages résultant d'une gêne causée à un aéronef par les évolutions d'un ou plusieurs autres aéronefs sont assimilés aux dommages causés par abordage.

Art. 169. — Les délais de prescription des actions en responsabilité pour dommages résultant d'un abordage sont fixés à deux (2) ans .

Ce délai court à partir du jour de l'abordage.

Art. 170. — Les actions en responsabilité pour dommages résultant d'abordage sont portés devant le tribunal du lieu où le fait cause du dommage, s'est produit.

Section 6

Des assurances

Art. 171. — Tout exploitant d'aéronef qui assure en Algérie un ou plusieurs services aériens énumérés dans la présente loi ou qui survole le territoire algérien, qu'il soit immatriculé en Algérie ou à l'étranger, doit souscrire une assurance couvrant ses responsabilités.

Art. 172. — La somme assurée en vue de permettre la réparation des dommages ne doit en aucun cas être inférieure aux limites de responsabilité fixées par la présente loi.

Art. 173. — L'attestation d'assurance doit être présentée à toute réquisition des agents de l'autorité chargée de l'aviation civile ou de la force publique.

CHAPITRE VIII

DU PERSONNEL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

Section 1

Conditions d'exercice du personnel de l'aéronautique civile

Art. 174. — Le personnel de l'aéronautique civile comprend :

— le personnel navigant professionnel composé des membres des équipages de conduite et du personnel complémentaire de bord;

— le personnel technique au sol;

— le personnel navigant privé.

Art. 175. — Il est institué, au niveau de l'autorité chargée de l'aviation civile, un registre du personnel navigant professionnel dans lequel sont inscrits, par catégorie, les personnels navigants professionnels.

Art. 176. — Il est institué auprès de l'autorité chargée de l'aviation civile un registre du personnel navigant privé dans lequel sont inscrits les personnels navigants privés.

Art. 177. — Il est délivré, sur sa demande, au personnel de l'aéronautique civile un extrait de registre de son inscription .

Art. 178. — Les conditions et les modalités d'exercice des fonctions exercées par le personnel de l'aéronautique civile sont définies par voie réglementaire.

Art. 179. — La formation du personnel de l'aéronautique civile est réalisée dans des instituts de formation ou dans des centres d'instruction agréés par l'autorité chargée de

l'aviation civile selon des programmes homologués par les instances compétentes conformément à la législation et la réglementation en vigueur.

Art. 180. — Nul ne peut exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite ou de membre du personnel complémentaire de bord, ni effectuer de service à bord d'un aéronef civil immatriculé en Algérie s'il n'est pas titulaire des brevets, licences ou certificats en état de validité correspondants à ses fonctions, délivrés et renouvelés par l'autorité chargée de l'aviation civile ou d'une validation accordée dans les conditions définies par voie réglementaire.

Art. 181. — Le ministre chargé de l'aviation civile peut en cas de besoin, procéder à la réquisition de tout ou partie des personnels aéronautiques nécessaires pour assurer la continuité du service public et ce, conformément à la législation en vigueur.

Section 2

Du personnel navigant professionnel

Art. 182. — La qualité de navigant professionnel est attribuée par l'autorité chargée de l'aviation civile aux personnes ci-dessous énumérées qui exercent de façon habituelle et à titre principal soit pour leur compte, soit pour le compte d'autrui au :

— commandant de bord et l'équipage de conduite;

— personnel navigant technique à bord chargé de la marche des machines et des instruments nécessaires à la navigation des aéronefs;

— personnel à bord des aéronefs chargés de la mise en marche des matériels montés sur aéronefs (appareils photographiques et météorologiques, appareils destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manoeuvre des parachutes et les parachutes eux-mêmes);

— personnel navigant commercial du transport aérien.

Art. 183. — Le personnel navigant professionnel appartient à l'une des trois catégories suivantes :

— essais et réceptions;

— transport aérien;

— travail aérien.

La classification du personnel navigant professionnel par catégorie est fixée par voie réglementaire.

Art. 184. — Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile s'il n'est pas inscrit sur le registre correspondant à sa catégorie.

Les conditions d'inscription sur le registre du personnel navigant professionnel sont fixées par voie réglementaire.

Art. 185. — 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.

Art. 186. — 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. A ce titre, il a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il est habilité à débarquer toute personne parmi l'équipage et les passagers et de décharger ou de larguer une partie du chargement, combustible compris, susceptible de menacer la sécurité de l'aéronef ou le bon ordre à bord. Il enregistre, en outre, les déclarations de naissances et de décès survenus à bord de l'aéronef.

Art. 187. — Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, le commandant de bord :

— s'assure du chargement et de la répartition du chargement à bord de l'appareil;

— choisit l'itinéraire, l'altitude de vol;

— diffère ou suspend le vol;

— change, le cas échéant, la destination s'il estime que ce changement est indispensable à la sécurité de l'aéronef et des passagers;

Il doit rendre compte des motifs de sa décision à l'exploitant.

Art. 188. — Le commandant de bord est consignataire de l'aéronef et il est responsable de son chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il prend toutes les mesures et dispositions nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

Art. 189. — Le commandant de bord est tenu d'établir un rapport circonstancié sur tout accident ou incident survenu à son aéronef soit en vol soit au sol et de l'adresser dans les quarante huit (48) heures qui suivent à l'autorité chargée de l'aviation civile et à l'exploitant.

Art. 190. — 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.

Art. 191. — Sans préjudices des dispositions régissant les relations de travail, le régime spécifique des relations de travail concernant le personnel navigant professionnel est fixé par voie réglementaire.

Section 3

Du personnel technique au sol

Art. 192. — Le personnel technique au sol est chargé d'assurer le contrôle du trafic aérien dans l'espace aérien national, sur et aux abords des aérodromes ainsi que l'installation, la maintenance et l'exploitation des moyens techniques concourant à la sécurité de la navigation aérienne et la maintenance des aéronefs et de leurs équipements.

Art. 193. — L'exercice de certaines fonctions techniques au sol est soumis au régime de licences.

Les conditions de mise en oeuvre et d'application de cet article sont précisées par voie réglementaire.

Section 4

Du personnel navigant privé

Art. 194. — La qualité de 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.

Art. 195. — Nul ne peut faire partie du personnel navigant privé que s'il est détenteur de brevets correspondants à ses aptitudes et inscrit sur le registre de ce personnel.

Les conditions d'inscription sur le registre du personnel navigant privé sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE X

DISPOSITIONS PENALES

Art. 196. — Est puni d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de 100.000 DA à 200.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout propriétaire d'aéronef astreint à l'immatriculation qui a :

a) mis ou laissé en service son aéronef sans avoir obtenu de certificat d'immatriculation et de navigabilité;

b) mis ou laissé en service son aéronef sans les marques de nationalité;

c) fait ou laissé circuler volontairement son aéronef dont le certificat de navigabilité est périmé.

Art. 197. — La peine prévue à l'article 196 ci-dessus peut être portée à 500.000 DA et l'emprisonnement à cinq (5) ans si les infractions prévues ont été commises après le refus ou le retrait de certificat d'immatriculation ou lorsqu'il y a eu apposition sur l'aéronef de marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat de navigabilité ou suppression des marques.

Art. 198. — Est passible d'un emprisonnement de 2 à 6 mois et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout exploitant effectuant habituellement des transports par aéronef contre rémunération qui :

a) a refusé, sans motif valable, l'accès au public à des services de transport;

b) a manqué aux obligations prescrites dans l'autorisation de concession d'exploitation;

c) n'a pas respecté, en service régulier, les itinéraires, fréquences et les horaires approuvés officiellement.

Art. 199. — Est passible d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de 100.000 DA à 200.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement tout exploitant effectuant habituellement des transports par aéronef contre rémunération qui :

a) n'a pas assuré l'entretien de l'aéronef, des équipements de bord et autres nécessaires à la sécurité de l'exploitation;

b) n'a pas suivi les routes aériennes ou n'a pas utilisé les aérodromes indiqués sur l'autorisation d'exploitation.

Art. 200. — Est passible d'un emprisonnement de deux (2) à cinq (5) ans et d'une amende de 200.000 DA à 500.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout exploitant de transport aérien international de nationalité étrangère qui, à l'occasion d'un vol de simple transit, a débarqué ou embarqué sur le territoire national des personnes ou du fret, ou a sans autorisation expresse, effectué un service de cabotage.

Art. 201. — Sans préjudice des sanctions disciplinaires, est puni d'un emprisonnement de deux mois à un an et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout commandant de bord qui a :

a) commencé un vol sans s'être assuré que toutes les conditions de sécurité requises sont remplies;

b) entrepris un vol sans avoir à bord les documents prescrits ou sans les tenir à jour;

c) contrevenu aux règles de la circulation aérienne;

d) exécuté sans autorisation, des vols acrobatiques ou des vols rasants ou effectué sauf nécessité un vol ou des manoeuvres de nature à mettre en danger les personnes à bord ou à la surface;

e) négligé de notifier immédiatement tout accident;

f) largué, sans l'autorisation requise, des objets ou des personnes en parachute.

Art. 202. — Sans préjudice des sanctions disciplinaires, est puni d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de 100.000 DA à 200.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout commandant de bord qui a :

a) conduit un aéronef sans certificat d'immatriculation ou de navigabilité ou avec un certificat périmé;

b) conduit un aéronef sans marques d'immatriculation ou avec des marques fausses ou falsifiées;

c) conduit un aéronef sans avoir une licence algérienne ou étrangère validée en Algérie, en cours de validité;

d) conduit un aéronef en état d'ivresse ou sous l'influence de stupéfiants;

e) atterri ou décollé hors d'un aérodrome sauf cas de force majeure;

f) embarqué ou débarqué illicitement des passagers ou des marchandises;

g) détruit les documents de bord ou y aura apporté sciemment des indications inexactes;

h) désobéi aux instructions des services de contrôle de la circulation aérienne, sauf si elles devaient inévitablement entraîner un accident;

i) atterri ou décollé sans raison valable de vol international, sur un aérodrome qui n'est pas ouvert au service international;

j) refusé sans raison de participer à des opérations de recherches et de sauvetage;

Art. 203. — Tout pilote d'aéronef qui a survolé une zone interdite est puni d'un emprisonnement de un (1) à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA.

Lorsque cette zone comporte des sites et/ou installations militaires ou économiques classées, il est fait application des peines prévues par le code pénal.

Art. 204. — Est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à un (1) an et d'une amende de 100.000 DA à 200.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement tout pilote qui n'a pas suivi lors d'un vol international pour franchir la frontière, la route aérienne qui lui est imposée.

Art. 205. — Est puni d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout membre du personnel technique au sol qui, par acte ou omission a mis en danger la sécurité des aéronefs, des aérodromes et des installations de la circulation aérienne.

Art. 206. — Est puni d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque a commis involontairement ou par imprudence un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef ou à la surface.

Si le fait a causé des lésions corporelles, l'auteur de l'acte est puni d'un emprisonnement de un (1) à cinq (5) ans et d'une amende de 100.000 DA à 200.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 207. — Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque est trouvé à bord d'un aéronef sans titre de transport valable et sans l'assentiment de l'exploitant.

Art. 208. — Sans préjudice des sanctions disciplinaires, est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à un (1) an et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA tout membre du personnel aéronautique navigant ou au sol qui refuse d'obtempérer à un ordre de réquisition donné par l'autorité de l'aviation civile.

Art. 209. — Est puni d'une amende de 100.000 DA à 200.000 DA tout transporteur aérien qui contrevient aux dispositions de l'article 136 de la présente loi.

Art. 210. — Est puni d'un emprisonnement d'un (1) an à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA ou de l'une des deux peines seulement, quiconque procède à des prises de vue aériennes au dessus des zones interdites, sans préjudice de la confiscation de l'objet du délit.

Lorsque ces zones comportent des sites et/ou des installations militaires ou économiques classés, il est fait application des peines prévues par le code pénal.

Art. 211. — Les infractions aux dispositions réglementaires relatives aux servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage sont punies d'un emprisonnement de six (6) mois à un (1) an et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement.

Les contrevenants sont tenus de procéder à l'enlèvement ou la modification des ouvrages frappés de servitudes.

Art. 212. — Est puni d'un emprisonnement d'un (1) an à deux (2) mois et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque a pratiqué des tarifs autres que ceux fixés dans le cas où la tarification n'est pas soumise à la libre concurrence.

Art. 213. — Sont punis d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de 100.000 DA à 200.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, les jets volontaires et inutiles d'objets et matières susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface.

Art. 214. — Est puni d'un emprisonnement d'un (1) mois à un (1) an et d'une amende de 100.000 DA à 200.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement quiconque a, lors d'un transport de matières dangereuses, contrevenu aux dispositions de l'article 144 de la présente loi.

Art. 215. — Est puni d'un emprisonnement d'un (1) an à cinq (5) ans et d'une amende de 100.000 DA à 200.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque a volontairement:

- a) endommagé les installations aéronautiques;
- b) entravé la circulation des aéronefs.

Art. 216. — Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à cinq (5) ans et d'une amende de 200.000 DA à 500.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque a volontairement endommagé ou détruit un aéronef dans l'emprise d'un aéroport.

Art. 217. — S'il résulte des faits énoncés aux articles 215 et 216 ci-dessus:

- a) des lésions corporelles, la peine sera la réclusion à temps de dix (10) à quinze (15) ans,
- b) la mort d'une ou plusieurs personnes, la sanction sera la peine de mort.

Art. 218. — Est puni d'un emprisonnement d'un (1) à cinq (5) ans et d'une amende de 200.000 DA à 500.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque n'a pas obtempéré aux injonctions des commandants d'aéronefs militaires, de police ou de douane, ou de leurs services au sol.

Art. 219. — Est puni d'un emprisonnement d'un (1) à cinq (5) ans et d'une amende de 200.000 DA à 500.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque s'est servi, sans autorisation de l'exploitant, d'un aéronef ou aura tenté de s'en servir.

Art. 220. — Est puni d'un emprisonnement d'un (1) à cinq (5) ans et d'une amende de 200.000 DA à 500.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque a affecté un aéronef ou permis son affectation au transport aérien public contre rémunération sans autorisations adéquates.

Art. 221. — Quiconque a volontairement compromis la navigabilité ou la sécurité de vol de l'aéronef, est puni de la réclusion à temps de cinq (5) à dix (10) ans.

Si le fait a causé des lésions corporelles, l'auteur de l'acte est condamné à la réclusion à perpétuité.

Si le fait a causé la mort d'une ou de plusieurs personnes, l'auteur de l'acte est puni de la peine de mort.

Art. 222. — Est passible des peines prévues par la législation spécifique en vigueur, quiconque a transporté par aéronef, sans autorisation préalable, des explosifs, des armes ou munitions de guerre, des stupéfiants et des substances psychotropes ainsi que tous autres objets prohibés par la loi.

Art. 223. — Est puni de la réclusion à perpétuité, quiconque a fait introduire par aéronef sur le territoire national, sans l'accord des autorités algériennes compétentes, des produits nucléaires ou à effets radioactifs.

Art. 224. — Est puni de la peine prévue par l'article 417 bis du code pénal, quiconque a détourné un aéronef par violence ou menace de violence.

Art. 225. — Est puni selon les dispositions pénales énoncées par la législation relative à l'aménagement et l'urbanisme, le non respect du plan directeur de l'aéroport et du plan d'occupation des sols autour des aéroports.

Art. 226. — Est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à un (1) an et d'une amende de 2.000 DA à 5.000 DA ou de l'une des deux peines seulement, quiconque accède dans la zone réservée de l'aéroport sans autorisation ou justification délivrée par les services compétents.

Art. 227. — Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et d'une amende de 5.000 DA à 20.000 DA ou de l'une des deux peines. Seulement sans préjudice de la réparation du dommage causé, quiconque occupe sans autorisation le domaine public aéroportuaire et maintient cette occupation irrégulière malgré la sommation de quitter les lieux.

Art. 228. — Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 5.000 DA à 20.000 DA ou de l'une des deux peines seulement sans préjudice de la réparation des dommages subis, quiconque procède à une construction ou met en place une installation sur un aéroport ou ses dépendances sans l'accord de l'autorité aéroportuaire.

Art. 229. — Est réprimée conformément aux dispositions du code pénal, toute détérioration volontaire ou involontaire des ouvrages et installations aéroportuaires.

Art. 230. — En cas de récidive, les peines prévues au présent chapitre sont portées au double.

CHAPITRE XI DISPOSITIONS FINALES

Art. 231. — Toutes dispositions contraires à la présente loi sont abrogées, notamment celles des textes suivants :

— ordonnance n° 62-050 du 18 septembre 1962 relative à l'immatriculation, à la définition et à la propriété des aéronefs;

— ordonnance n° 63-412 du 24 octobre 1963, relative aux règles de la circulation des aéronefs;

— ordonnance n° 63-413 du 24 octobre 1963 relative aux dispositions pénales concernant les infractions aux règles sur l'immatriculation et la définition des aéronefs;

— loi n° 64-166 du 8 juin 1964 relative aux services aériens;

— loi n° 64-168 du 8 juin 1964 relative au statut juridique des aéronefs;

— loi n° 64-244 du 22 août 1964 relative aux aéroports et aux servitudes dans l'intérêt de la sécurité aéronautique.

Art. 232. — La présente loi sera publiée au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger le, 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998.

Liamine ZEROUAL.

DECISIONS INDIVIDUELLES

Décret exécutif du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998 mettant fin aux fonctions de l'inspecteur général à la wilaya d'Aïn Témouchent.

Par décret exécutif du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, il est mis fin, à compter du 6 juin 1998, aux fonctions d'inspecteur général à la wilaya d'Aïn Témouchent, exercées par M. Mohamed Kebir Addou, appelé à exercer une autre fonction.

Décret exécutif du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998 portant nomination d'un chargé de mission auprès du Chef du Gouvernement.

Par décret exécutif du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, M. Tahar Sekrane est nommé chargé de mission auprès du Chef du Gouvernement.

Décret exécutif du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998 portant nomination d'un sous-directeur aux services du délégué à la planification.

Par décret exécutif du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, M. Mokrane Benfadel est nommé sous-directeur du personnel, de la formation et du perfectionnement aux services du délégué à la planification.

Décret exécutif du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998 portant nomination d'un chef d'études à l'office national des statistiques.

Par décret exécutif du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, M. Abderrahmane Taleb est nommé chef d'études à l'office national des statistiques.

Décret exécutif du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998 portant nomination d'un sous-directeur à la direction générale de la garde communale.

Par décret exécutif du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, M. Azzeddine Touafek est nommé sous-directeur de l'équipement et de la logistique à la direction générale de la garde communale.

Décrets exécutifs du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998 portant nomination de sous-directeurs au ministère des finances.

Par décret exécutif du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, M. Sid Ahmed Louahadj est nommé sous-directeur des projections économiques d'ensemble à la direction générale des études et de la prévision au ministère des finances.