

Loi n° 64-166 du 8 juin 1964 relative aux services aériens. (Page 666)

Exposé des motifs

La loi du 31 décembre 1962 prorogeant jusqu'à nouvel ordre la législation en vigueur au 31 décembre 1962 dans ses dispositions ne portant pas atteinte à la souveraineté nationale dotée théoriquement l'aviation civile algérienne du cadre juridique nécessaire à l'exercice de son activité.

En fait, des l'indépendance, il avait été indispensable d'adapter la législation en vigueur aux réalités nouvelles et de prévoir les conditions d'immatriculation et de propriété des aéronefs algériens (ordonnance n° 62-050 du 18 septembre 1962 puis les conditions de circulation et de survol du territoire national (ordonnance n° 64-412 du 24 octobre 1963), le statut du personnel navigant (décret n° [63-426](#) du 28 octobre 1963), les dispositions pénales infractions aux règles sur l'immatriculation et la définition de aéronefs (ordonnance n° [63-413](#) du 24 octobre 1963) et le statut juridique des aéronefs (projet de loi adopté par ailleurs).

Les règles concernant les services aériens, objet de la présente loi, demandaient à leur tour à être précisées sur le plan algérien. La législation française maintenue provisoirement en vigueur, se trouve en effet éparpillée entre de trop nombreux textes, et le code des transports (Air) se limite aux quelques dispositions fondamentales (art. 34 à 43 pour les dommages et responsabilités, art. 113 à 136 pour le transport aérien, art. 195 à 197 pour l'aviation sportive et légère) et à de renvois au code civil, au code de commerce et à la convention internationale de Varsovie.

Le 25 février dernier, l'Assemblée nationale a ratifié l'adhésion de l'Algérie.

- à la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 relative au transport aérien international ;
- à l'accord relatif au transit des services aériens internationaux signé à Chicago le 7 décembre 1944 ;
- à la convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés au tiers à la surface par les aéronefs.

Cette adhésion justifie amplement la nécessité d'inclure leurs dispositions essentielles dans le texte de base relatif aux services aériens.

L'Algérie appartient en outre, à l'organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) depuis avril 1963.

Le présent projet satisfait à cet objectif et trace par la même occasion un cadre juridique, conçu dans l'esprit des réglementations aéronautiques modernes, qui facilitera la création le développement et l'activité de services aériens spécifiquement algériens.

Le titre 1^{er} : « Définitions et règles générales » contient les définitions des diverses catégories de services aériens, précise les notions d'exploitant et de préposé et prévoit les conditions générales d'exercice de ces services et l'admission en Algérie des aéronefs étrangers.

Le titre II « Service aériens de transports publics » fixe les conditions d'exploitation commerciale (itinéraires - horaires, tarifs, etc...) des transports intérieurs et internationaux.

Le titre III a pour objet le travail aérien, qui est appelé à avoir une grande importance en Algérie,

notamment en ce qui concerne le travail agricole.

Le titre IV concerne les services aériens privés, appelés eux aussi à se développer en Algérie ; il fixe les conditions de circulation des aéronefs privés, tant algériens qu'étrangers et présente un intérêt certain pour le développement du tourisme. Les aéro-clubs, centres d'entraînement et d'écoles d'aviation font également l'objet des dispositions susceptibles de favoriser leur création ou leur développement.

Le titre V concerne « la responsabilité » et comprend toutes les dispositions relatives à la manière : responsabilité du transporteur par aéronef responsabilité à l'égard des tiers à la surface, responsabilité du fait d'abordage. Il comprend également un chapitre sur les assurances et autres garanties et un autre sur le contentieux.

Le titre VI, enfin, concerne les infractions à l'une quelconque des dispositions de la loi.

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit.

TITRE 1^{er} : DEFINITIONS - DISPOSITIONS COMMUNES

Chapitre 1^{er} - Définitions

Article 1^{er}. - Pour l'application de la présente loi, les services que peuvent assurer les aéronefs civils rentrent dans l'une des trois catégories suivantes :

- Services aériens de transport public, réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux ;
- Services de travail aérien ;
- Services aériens privés.

Art. 2 - Les services aériens de transport public ont pour objet le transport contre rémunération de personnes, de bagages, de fret ou de courrier.

Sont réputés services aériens réguliers de transport publics, ceux qui assurent par une série de vols accessibles au public, un trafic entre deux ou plusieurs points fixés à l'avance, suivant des itinéraires approuvés et conformément à des horaires préétablis et publics, ou avec une fréquence et une régularité telles que ces vols constituent une série systématique.

Sont réputés services aériens non réguliers, de transport public, ceux qui ne réunissent pas les caractéristiques énumérées au paragraphe ci-dessus.

Les services de transport aérien, soit réguliers, soit non réguliers, sont dits internationaux, s'ils empruntent l'espace aérien de deux ou plusieurs Etats.

Art. 3. - Sont réputés services de travail aérien tous vols exécutés pour autrui et ayant notamment pour objet : la prise en vues aériennes photographiques ou cinématographiques ; des relevés aérotopographiques, le jet d'objets ou de matières pour des fins agricoles ou d'hygiène publique ; toutes formes de réclame, publicité ou propagande, tels que panneaux remorques, écritures célestes, hauts-parleurs à bord, des fins éducatives ou scientifiques tels que exploration du sol et

du sous-sol, études des ouragans et des cyclones, vols d'acridiens ou d'oiseaux migrateurs, l'enseignement de vols dans des écoles d'aviation dûment autorisées, le transport de personnes comme baptême de l'air, au cours de manifestations publiques d'aviation.

Art. 4. - Sont réputés services privés tous vols exécutés sans rémunération et ayant pour objet : le tourisme, le travail aérien, agricole ou autre, effectué pour le bénéfice exclusif du propriétaire de l'aéronef : le service particulier d'une entreprise autre qu'une entreprise de transport public ou d'une personne propriétaire du ou des aéronefs utilisés ; l'entraînement en vol de pilotes en vue d'obtenir une licence supérieure.

Art. 5. - Les services aériens de transport public et de travail aérien ne peuvent être assurés que par des entreprises dûment autorisées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Les services aériens privés autres que les aéro-clubs et les Ecoles d'aviation, n'ont besoin d'aucune autorisation à condition de se conformer aux dispositions de la présente loi.

Est réputée entreprise de transport public par air toute personne physique ou morale qui effectue habituellement des transports par aéronefs contre rémunération.

Est réputée entreprise de travail aérien toute personne physique ou morale qui effectue pour autrui contre rémunération divers travaux à l'aide d'aéronefs.

Art. 6. - Sont considérés comme exploitants d'aéronefs destinés à l'un quelconque des services aériens visés à l'article 1^{er} ci-dessus :

L'entreprise titulaire d'une autorisation d'exploitation de service de transport public ou de travail aérien.

Le propriétaire, inscrit sur le registre d'immatriculation, de l'aéronef qu'il utilise soit personnellement soit par l'intermédiaire de préposés, à moins que le registre ne mentionne le nom d'un exploitant.

Le fruteur d'un aéronef qui s'est réservé la conduite technique et la direction de l'équipage sur lequel il conserve sont autorité ;

L'affruteur d'un aéronef si le contrat d'affrètement stipule qu'il assure toutes les obligations d'un exploitant et qu'il a le droit de donner des ordres à l'équipage pendant la durée de l'affrètement ;

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

Art. 7. - Est réputé préposé d'un exploitant, tout agent ou employé de cet exploitant, qui agit au nom et pour le compte de celui-ci, au cours de l'exercice de ses fonctions que ce soit ou non dans la limite de ses attributions.

Chapitre II : Dispositions communes

Art. 8. - Pour obtenir une autorisation d'exploitation, une entreprise de transport public ou de travail aérien doit fournir au ministre chargé de l'aviation civile toutes informations sur le service proposé et satisfaire aux conditions posées par le ministre en ce qui concerne les garanties techniques et financières d'une exploitation sûre et efficace conformément aux dispositions de la présente loi.

L'autorisation n'est accordée que pour une période ne pouvant excéder une durée d'un an renouvelable, sauf en cas de services réguliers de transport public qui peuvent faire l'objet d'une autorisation ou d'une concession d'une durée fixée par contrat ; le renouvellement peut être refusé ou assorti de conditions particulières.

Au cas où une entreprise contreviendrait aux dispositions de la présente loi ou de l'autorisation accordée ou si l'intérêt public l'exige, le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer la suspension ou le retrait de l'autorisation.

La demande d'autorisation ainsi que la forme de l'autorisation feront l'objet d'un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 9. - Une entreprise titulaire d'une autorisation relative à des services de transport public ou de travail aérien ne peut conclure avec une autre entreprise un accord pour que celle-ci assure tout ou partie du service autorisé, sans qu'un tel accord ne soit approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 10. - Les aéronefs immatriculés dans un Etat étranger ne peuvent exercer en Algérie d'activité contre rémunération qu'aux termes d'accords ou de conventions conclus entre l'Algérie et l'Etat d'immatriculation ou aux termes d'une autorisation spéciale et temporaire accordée par le ministre chargé de l'aviation civile.

En l'absence d'accord, convention ou autorisation prévoyant le genre d'activités envisagées, un aéronef immatriculé dans un Etat étranger doit, pour entrer en Algérie, formuler une demande d'autorisation quinze jours au moins avant la date prévue pour son atterrissage et obtenir cette autorisation.

En ce qui concerne les aéronefs immatriculés dans un Etat étranger qui désirent entrer en Algérie aux fins de tourisme, ou d'autres activités ne donnant pas lieu à rémunération, ainsi que tous aéronefs immatriculés dans un Etat étranger qui désirent seulement survoler le territoire algérien sans y atterrir ou y faire seulement des escales techniques, ces aéronefs doivent sous réserve d'accords internationaux ou d'autorisations accordées conformément à la présente loi :

1) adresser un préavis soit directement au service de l'aviation civile (adresse radioaéronautique Dralya) , soit par voie diplomatique, au moins vingt quatre heures avant le départ de l'aéronef de l'étranger, dans ce délai sont exclus les samedis après-midi, dimanches et jours fériés. Le préavis doit mentionner : marque de nationalité et d'immatriculation, type d'aéronef, nom du pilote, noms et nationalité des passagers le cas échéant, aéroport d'escale technique s'il y a lieu, heure prévue d'arrivée. La notification du plan de vol aux organismes de contrôle de la circulation aérienne dans le même délai, tiendra lieu de préavis. Le préavis ou la notification du plan de vol dispense de l'obligation d'atterrir à un aéroport douanier conformément aux dispositions de l'article 23 de l'ordonnance [63-412](#) du 24 octobre 1963.

2) se conformer aux dispositions réglementaires en vigueur en matière de douanes, immigration, police et santé.

3) être assuré pour dommages aux tiers à la surface conformément aux dispositions du chapitre IV, du titre V de la présente loi.

Art. 11 - Les entreprises algériennes de service de transport public et de travail aérien sont soumises en ce qui concerne l'exploitation technique et commerciale ainsi que pour les conditions de travail au contrôle du service de l'aviation civile.

Ce contrôle peut être exercé en vol et au sol par tout agent de ce service muni d'un ordre de mission, ainsi que le chef dudit service.

Les entreprises doivent, sur demande des agents chargés du contrôle, leur communiquer tous documents nécessaires à l'exercice de leur mission.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut déléguer certaines de ces attributions de contrôle à des organismes techniques agréés dûment habilités à cet effet.

Art. 12. - La réglementation concernant les conditions de navigabilité, l'exploitation technique, le contrôle de la circulation aérienne, éventuellement le survol méditerranéen ou saharien, le transport de matières dangereuses et plus spécialement les dispositions des articles 6, 7 et 8 de l'ordonnance n° [63-412](#) du 24 octobre 1963, applicable aux aéronefs algériens est étendue aux aéronefs immatriculés à l'étranger, durant leur présence (survol, escale, opérations en vol ou au sol) dans les limites du territoire algérien.

Toutefois, le ministre chargé de l'aviation civile, peut accorder des dérogations au principe défini à l'alinéa précédent, notamment en admettant l'application, dans certains domaines, de règles donnant un niveau de sécurité équivalent ou l'application du règlement de l'Etat d'immatriculation.

Le dit ministre peut exiger un exemplaire des manuels d'exploitation des aéronefs utilisés et des lignes intéressant l'Algérie lorsqu'une compagnie étrangère formule une demande d'exploitation de transport public ou de travail aérien.

Art. 13 - Les travaux de réparations ou de révisions importantes effectués sur un aéronef étranger peuvent être contrôlés par les personnels habilités par l'Etat d'immatriculation de l'aéronef considéré. Lorsque ces dispositions ne sont pas respectées ou lorsqu'elles sont insuffisantes pour maintenir la sécurité, les autorités algériennes accréditées peuvent exiger de l'exploitant qu'il soumette l'aéronef à l'expertise ou au contrôle des représentants agréés par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 14 - Quand l'équipage d'un aéronef étranger utilise une langue non pratiquée par les services algériens d'aide à la navigation pour les communications bilatérales radiotéléphoniques avec les stations radioaéronautiques, l'exploitant doit fournir le personnel au sol jugé nécessaire par le ministre chargé de l'aviation civile, pour assurer ces communications.

Un tel personnel doit être capable de parler les langues nécessaires pour maintenir les communications avec l'équipage. Il doit assister le personnel au sol qualifié par les autorités algériennes pour assurer les services de circulation aérienne et télécommunications.

Art. 15 - Les autorités accréditées ont le droit de visiter tout aéronef étranger, à l'arrivée et au départ, et de contrôler l'application des dispositions fixées par la présente loi.

L'exploitant est tenu d'assurer le transport des personnes chargées de ce contrôle.

Art. 16 - Sans préjudice des dispositions en vigueur, en cas de calamité publique ou de nécessité impérieuse, le Gouvernement peut réquisitionner les aéronefs des entreprises algériennes de transport aérien public et de travail aérien qui doivent mettre à sa disposition les équipages de personnel navigant et le personnel à terre nécessaires pour leur utilisation.

TITRE II : SERVICES AERIENS DE TRANSPORT PUBLIC

Chapitre 1^{er} - Transports intérieurs et internationaux

Art. 17 - Les services aériens de transport public, réguliers et non réguliers, sont dits « intérieurs » lorsqu'ils relient 2 points quelconques du territoire algérien. Sauf dérogation accordée à titre professionnel par le ministre chargé de l'aviation civile, ils ne peuvent être assurés que par des entreprises algériennes.

Art. 18 - Les services aériens internationaux de transport public en provenance ou à destination de l'Algérie peuvent être assurés par des entreprises algériennes ou étrangères.

L'admission d'entreprises étrangères sur des services internationaux réguliers ou non réguliers est autorisée par le ministre chargé de l'aviation civile, conformément aux termes des conventions et accords multilatéraux et bilatéraux, conclus par l'Algérie.

Art. 19 - Les itinéraires des services aériens de transport public et les points desservis par les services aériens non réguliers, doivent être approuvés par le ministre chargé de l'aviation civile.

Les entreprises algériennes de services réguliers de transport public ont un droit de priorité pour effectuer des services non réguliers, spéciaux ou affrétés situés entre des points inclus dans leurs propres itinéraires.

Si une entreprise de services aériens non réguliers de transport public demande l'autorisation d'effectuer des vols entre des points desservis par une entreprise algérienne de services réguliers de transport public, l'autorisation ne sera donnée, à titre précaire et révocable, que si cette dernière reconnaît ne pas être en mesure d'assurer le même service.

Il est interdit à une entreprise de services aériens non régulier de transport public, d'effectuer des vols, entre les points desservis par une entreprise de services aériens réguliers, des jours fixes de la semaine ou avec une régularité telle qu'ils peuvent constituer une série de vols réguliers.

Art. 20 - Aucune entreprise de services aériens réguliers de transport public ne peut modifier un itinéraire ou abandonner l'exploitation d'une route ou d'un tronçon de route sans avoir au préalable obtenu l'autorisation du ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 21 - Les horaires d'exploitations des services aériens réguliers de transport public fixant des heures de départ et d'arrivée à chaque terminus et à chaque escale doivent être approuvés par le

chef du service de l'aviation civile.

Mais si dans les quatorze jours de leur soumission audit service, aucune observation n'a été formulée, l'exploitation peut commencer conformément à ces horaires.

Art. 22 - Toute entreprise de services aériens de transport public, réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux doit soumettre ces tarifs pour passagers et taux de fret au ministre chargé de l'aviation civile qui, en accord avec ministre de l'économie nationale, les approuve avec ou sans modifications ou en prescrit d'autres jugées plus appropriées ou plus raisonnables.

Les tarifs ainsi approuvés ou prescrits doivent être appliqués par toutes les entreprises exploitant les mêmes routes et tronçons de route et aucune entreprise ne peut demander des prix différents de ceux résultant desdits tarifs.

Si une entreprise assurant des services aériens ne se conforme pas aux dispositions du présent article, le ministre chargé de l'aviation civile peut interdire aux aéronefs d'une telle entreprise, l'accès des aéroports algériens.

Si une entreprise assurant des services aériens internationaux ne se conforme pas aux dispositions du présent article, la difficulté sera réglée conformément soit aux termes des accords internationaux en vigueur, soit aux termes de l'autorisation d'exploitation accordée à cette entreprise.

Art. 23 - Les entreprises de services aériens réguliers de transport public doivent imprimer, publier et porter la connaissance du public, les itinéraires, horaires, tarif de passagers et taux de fret concernant leurs divers services, ainsi que toutes conditions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile pour leur mise en application.

Il est interdit à quiconque, autre qu'une entreprise de services aériens réguliers de transport public, d'annoncer publiquement, par un moyen quelconque, qu'il est disposé à transporter contre rémunération des personnes ou du fret entre des points déterminés et suivant des horaires fixés.

Art. 24 - Les aéronefs utilisés par les entreprises algériennes de transport public doivent être immatriculés en Algérie.

Toutefois, au cas où, par manque d'équipement dûment prouvé, une entreprise est obligée de louer ou d'affréter temporairement un aéronef immatriculé l'étranger, le chef du service de l'aviation civile peut autoriser l'emploi d'un tel aéronef par cette entreprise ; un permis provisoire de circulation d'une durée maximale de six mois renouvelable lui sera accordé.

Art. 25 - Le ministre des postes et télécommunications conclut avec les entreprises aériennes de transport public des contrats pour le transport du courrier, conformément aux dispositions des conventions d'union postale universelle.

Art. 26 - Toute entreprise algérienne de services aériens, réguliers ou non réguliers, doit fournir au service de l'aviation civile, à certaines dates, des statistiques relatives au trafic-mouvements, passagers et fret transportés, heures de vol, kilomètres parcourus, trafic par étape, flotte et personnel en service, accidents ainsi que des informations concernant le coût d'exploitations, la

situation financières, les recettes et leur origine.

Les informations ainsi fournies, qui intéressent la situation de l'entreprise, ne doivent pas être divulguées publiquement.

Chapitre II : **Contrat de transport, d'affrètement, de location**

Art. 27 - Tout transport public par air donne lieu à un contrat par lequel une personne physique ou morale, appelée transporteur, s'engage contre rémunération, à conduire par air, d'un point à un autre, soit de personnes avec eu sans bagages enregistrés soit des objets ou marchandises reçus d'un expéditeur pour être remis à une personne appelée destinataire.

Art. 28 - Le contrat de transport de personne doit être constaté par la délivrance d'un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes :

a) le lieu et la date d'émission ;

b) les points de départ et de destination ;

c) les arrêts prévus, sous réserve pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport le caractère international qu'il pourrait avoir ;

d) le nom et l'adresse du ou de transporteurs ;

e) l'indication que le transport est soumis au régime de responsabilité établi par la présente loi,

L'absence l'irrégularité ou la perte du billet n'affectent ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles édictées par la présente loi.

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

Il est dressé une liste nominative de passagers embarqués dont le duplicata doit se trouver à bord de l'aéronef et qui est communiquée sur leur demande aux autorités chargées de la police de la circulation. Cette disposition n'est toutefois pas applicable aux déplacements qui comportent le retour sans escale à l'aérodrome de départ.

Art. 29 - Pour les transports internationaux le transporteur ne peut embarquer les voyageurs qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à quitter le territoire algérien et à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues.

Art. 30 - Le commandant de bord a la faculté de débarquer toute personne parmi les passagers qui peut présenter un danger pour la sécurité ou le bon ordre d'un aéronef.

Art. 31 - Le transport de bagages autre que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, est constaté par la délivrance d'un bulletin, de bagages ou par l'inscription sur le billet de

passage.

Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

Il doit contenir les mentions suivantes :

- a) la date et le lieu d'émission ;
- b) les points de départ et de destination ;
- c) le nom et l'adresse du ou des transporteurs ;
- d) le n° du billet de passage ;
- e) l'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du billet ;
- f) le nombre et le poids des colis ;
- g) le montant de la valeur éventuellement déclarée ;
- h) l'indication que le transporteur est soumis au régime de responsabilité établi par la présente loi.

L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles édictées par la présente loi, Toutefois, si le transporteur accepte des bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres d), f), h), le transporteur ne pourra pas se prévaloir des dispositions de la présente loi qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Art. 32 - Le contrat de transport d'objets ou de marchandises est constaté par un titre appelé « lettre de transport aérien », établi par l'expéditeur et que le transporteur doit accepter.

L'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles édictées par la présente loi, sous réserve des dispositions de l'article 35 ci-après.

Art. 33 - La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

Le premier exemplaire porte la mention « pour le transporteur », il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention « pour le destinataire », il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

La signature du transporteur peut être remplacé par un timbre, celle de l'expéditeur peut être imprimée et remplacée par un timbre.

Si à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré jusqu'à preuve contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

Art. 34. - La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes :

- a) le lieu ou le document a été créé et la date à laquelle il a été établi ;

- b) les points de départ et de destination ;
- c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre son caractère international au transport qui le possède ;
- d) le nom et l'adresse de l'expéditeur ;
- e) le nom et l'adresse du premier transporteur ;
- f) le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu ;
- g) la nature de la marchandise ;
- h) le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis ;
- i) le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise ;
- j) l'état apparent de la marchandise et de l'emballage ;
- k) le prix du transport, s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer ;
- l) si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et éventuellement le montant des frais ;
- m) le montant de la valeur déclarée ;
- n) le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien ;
- o) les documents transmis au transporteur, pour accompagner la lettre de transport aérien ;
- p) le délai et l'indication sommaire de la voie à suivre (via) s'ils ont été stipulés ;
- q) l'indication que le transport est soumis au régime de responsabilité établi par la présente loi.

Art. 35. - Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établie une lettre de transport aérien, ou si elle ne contient pas toutes les mentions indiquées à l'article 34 ci-dessus (a à i inclusivement et q) le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente loi qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Art. 36. - L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit sur la lettre de transport aérien.

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

Art. 37. - L'expéditeur est en outre tenu de remettre les objets ou marchandises convenablement conditionnées.

Art. 38. - La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise par le transporteur et des conditions de transport.

Les énonciations de la lettre de transport aérien relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre de colis font foi jusqu'à preuve contraire ; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Art. 39. - 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'aérodrome de départ, ou de destination, 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'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec obligation de rembourser les frais qui en résultent.

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

Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de la lettre de transport aérien délivrée à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence conformément à l'article 40 ci-dessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Art. 40. - 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 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 indiquées dans la lettre de transport aérien.

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

Si la perte de la- marchandise est reconnue par le transporteur ou si à l'expiration d'un délai de 7 jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis à vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Art. 41. - L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 39 et 40 ci-dessus, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

Art. 42. - Les articles 39, 40 et 41 ci-dessus ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent soit de l'expéditeur, soit du destinataire.

Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 39, 40 et 41 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

Art. 43. - L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable, envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

Art. 44. - Le transporteur doit dresser manifeste contenant l'indication et la nature des objets et marchandises transportés. Un duplicata du manifeste doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué sur leur demande, aux autorités chargées de la police de la circulation et contrôle douanier.

Art. 45. - Le contrat d'affrètement est un contrat par lequel une personne appelée fréteur, qui à la disposition d'un aéronef cède moyennant une rémunération à une autre personne appelée affréteur, l'utilisation de tout ou partie de la capacité de cet aéronef, soit pour un voyage ou une série de voyages, soit pour un certain temps.

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

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

Art. 46. - Le contrat de location est un contrat par lequel le bailleur cède moyennant rémunération à une autre personne appelée locataire, l'utilisation de la capacité totale d'un aéronef sans équipage soit pour un voyage ou une série de voyages, soit pour un certain nombre de kilomètres à parcourir, soit pour un certain temps.

Au cas de location d'un aéronef, l'équipage reste, sauf convention contraire, sous la direction du propriétaire de l'appareil.

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

Art. 47 - Les contrats d'affrètement et de location doivent pour être opposables aux tiers, faire l'objet d'un écrit.

Lorsque la durée de l'affrètement est supérieure à trente jours, le contrat doit être noté sur le registre d'immatriculation des aéronefs algériens.

CHAPITRE III : Conditions techniques d'exploitation des services aériens de transport public

Art. 48. - Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tout exploitant d'entreprise algérienne de services aériens de transport public et à ses préposés.

Art. 49. - Tout exploitant doit posséder une organisation appropriée, comprenant un personnel expérimenté, des ateliers, équipements et autres installations et services, dans la mesure et aux lieux fixés par le chef du service de l'Aviation civile, afin de maintenir les aéronefs qu'il utilise en parfait état de vol.

Art. 50. - Tout exploitant doit tenir à jour les relevés des temps de vol de chaque membre du personnel d'exploitation employé par lui, qui doit se conformer entièrement aux instructions relatives à ses fonctions, telles qu'elles sont définies dans le manuel d'exploitation prévu par arrêté ministériel.

Art. 51. - Tout exploitant d'une entreprise de services aériens réguliers de transport public, doit organiser un système de vérification approuvé par le chef de service de l'Aviation civile pour s'assurer du maintien de la compétence des membres de son personnel d'exploitation.

Ce système doit comprendre deux épreuves par an à des intervalles de plus de quatre mois.

Art. 52. - Pour chaque vol, l'exploitant désigne un pilote comme commandant de bord.

Un exploitant ne doit pas confier à un pilote les fonctions de commandant de bord d'un aéronef utilisé pour un service de transport public sur une certaine route ou un tronçon de route, à moins que ce pilote n'ait montré à l'exploitant ou à un pilote qualifié pour cette route et désigné par l'exploitant, qu'il possède une connaissance complète du terrain, des conditions météorologiques, des installations et facilités de navigation aérienne, des emplacements des facilités de recherches et sauvetage existant le long de cette route et aussi, à moins qu'il n'ait démontré sa compétence pour utiliser les dispositifs d'approche aux instruments sur les aérodromes qu'il est appelé à utiliser.

Le pilote ayant satisfait aux épreuves ci-dessus restera qualifié pendant douze mois à partir de la date à laquelle il aura effectué un vol en qualité de pilote entre les points extrêmes de la route.

Art. 53. - Le pilote commandant de bord est responsable de la sécurité de l'aéronef, des membres de l'équipage, des personnes et du fret transporté. Il assure le maintien de la discipline de tous à bord et prend toutes mesures nécessaires à cet effet.

Si le pilote commandant de bord a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a commis une infraction à bord ou si une personne compromet par ses actes la sécurité de l'aéronef, de l'équipage, des passagers ou du fret, il a le droit d'imposer ou de faire imposer les mesures de coercition nécessaires pour garantir la sécurité. Il peut remettre cette personne aux autorités de la

première escale, en même temps qu'un rapport contenant les éléments de preuve qu'il a pu réunir.

Le pilote commandant de bord établit les actes de naissance et de décès survenus pendant le vol et les consignes sur le cas de route ainsi que tous autres incidents ayant pu se produire.

Art. 54. - Tout exploitant assurant un service de transport public hors du territoire algérien doit s'assurer que :

- ses employés, agents et préposés savent qu'ils doivent à l'étranger, se conformer aux lois, règlements et procédures des Etats dans lesquels les aéronefs sont utilisés ;

- les pilotes connaissent les règlements et procédures en vigueur dans les régions qu'ils doivent traverser, et en particulier ceux concernant les aérodromes et facilités à utiliser ;

- les autres membres de l'équipage de conduite connaissent les règlements et procédures se rapportant à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'aéronef.

Art. 55. - Des arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile fixeront, en tant que de besoin, les conditions techniques d'emploi des aéronefs et les règles d'aménagement et de sécurité à bord.

TITRE III : Des services de travail aérien

Art. 56. - Les services de travail aérien ne peuvent être assurés que par les entreprises algériennes.

A titre exceptionnel et sur dérogation accordée par le ministre chargé de l'aviation civile, des entreprises étrangères peuvent être autorisées à assurer ces services.

Art. 57. - Les entreprises algériennes doivent utiliser des aéronefs immatriculés en Algérie, toutefois en cas d'insuffisance d'équipement elles peuvent louer ou affréter des aéronefs immatriculés à l'étranger.

Avant toute utilisation, tout aéronef destiné à un travail aérien en Algérie doit obtenir une licence d'exploitation qui est délivrée par le chef du service de l'Aviation civile si celui-ci considère l'aéronef apte au travail aérien envisagé.

La validité d'une licence d'exploitation délivrée à un aéronef immatriculé en Algérie peut être d'un an. La validité d'une licence délivrée à un aéronef immatriculé à l'étranger sera limitée à trois mois renouvelable. Toutefois, si un tel aéronef conserve un port d'attache en Algérie pendant plus de 6 mois, il devra, sous réserve de l'examen de cas particuliers, être immatriculé en Algérie.

Si pour une cause quelconque, le certificat de navigabilité d'un aéronef ayant obtenu une licence cesse d'être valable, la validité de la licence cesse également.

Art. 58. - Les aéronefs immatriculés à l'étranger et utilisés en Algérie à des services de travail aérien, ne pourront être employés à aucune autre activité rémunérée, tant qu'ils resteront en Algérie. Toute contravention à cette disposition entraînera l'annulation de la licence d'exploitation.

Art. 59 - Les pilotes d'aéronefs utilisés pour le travail aérien devront détenir les brevets et qualifications correspondant avec licence validée, conformément aux dispositions de la réglementation en vigueur. Pour certains travaux aériens qui nécessitent des vols dans des conditions dépassant les limites prévues par la réglementation en vigueur, les pilotes devront obtenir soit une dérogation personnelle soit un certificat spécial délivrés par le chef du service de l'Aviation civile.

Art. 60. - Les entreprises qui assurent des services aériens non réguliers par taxis aériens sont assimilées à des entreprises de travail aérien à condition que les aéronefs utilisés n'aient pas une capacité supérieure à six sièges passagers ou à 600 kilogrammes pour le transport de fret. Toutefois, l'article 19, paragraphe 4 du titre II de la présente loi leur est applicable ainsi que les pénalités prévues en cas d'infraction audit article.

Les tarifs de transport sont fixés d'un commun accord entre l'entreprise et le passager ou l'expéditeur.

Art. 61. - Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile fixera ultérieurement les règles particulières au travail aérien agricole, notamment en ce qui concerne les conditions de délivrance de certificats de vol rasant, les caractéristiques minimales des aérodromes à utiliser, les conditions techniques d'exécution des vols.

TITRE IV : des services aériens privés **Chapitre I - Dispositions générales**

Art. 62. - Les propriétaires et exploitants de services aériens privés autres que les aéro-clubs, écoles d'aviation et centres d'entraînement n'ont besoin d'aucune autorisation spéciale pour circuler en Algérie ou au-dessus du territoire national, à condition que les aéronefs soient immatriculés en Algérie, que les certificats de navigabilité et les licences des navigants soient en état de validité, que les livres de bord soient tenue à jour et qu'ils se conforment à toutes les règles concernant la sécurité de la circulation aérienne actuellement en vigueur.

Art 63. - Les aéronefs des services privés ne peuvent en aucun cas assurer des services aériens de transport public et de travail aérien rémunérés. Les aéronefs de tourisme destinés au service personnel de leur propriétaire ne peuvent effectuer d'opérations aériennes commerciales.

Les aéronefs destinés au service particulier d'une entreprise industrielle ou commerciale, ne peuvent effectuer entre deux points de l'Algérie desservis par une entreprise de transport aérien régulier, des vols à jours fixes de la semaine ou avec une fréquence telle qu'ils puissent constituer une série de vols systématiques.

Art. 64 - Le chef du service de l'aviation civile est habilité à délivrer aux aéronefs algériens de services aériens privés des carnets de passage en douane valables pour les Etats qui acceptent lesdits carnets.

Art. 65. - Les propriétaires ou exploitants d'aéronefs étrangère utilisés à des services privés, qui désirent soit atterrir en Algérie, soit y effectuer seulement des escales techniques doivent se conformer aux dispositions de l'article 10 de la présente loi.

S'ils désirent séjourner pendant une certaine période en Algérie à des fins purement touristiques, ils pourront obtenir du chef du service de l'aviation civile, un permis provisoire dont la durée ne pourra excéder six mois.

Tout aéronef de services privés en usage en Algérie pendant plus de six mois, doit obligatoirement être immatriculé sur le registre algérien.

CHAPITRE II : Aéro-clubs, écoles d'aviation et centres d'entraînement

Art. 66. - Des décrets pris sur le rapport commun du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des organisations de jeunesse et de sport aérien, fixeront les règles de constitution, de fonctionnement et d'agrément des aéro-clubs, écoles d'aviation et centres d'entraînement et d'une façon générale, les dispositions relatives à l'aviation légère et sportive.

Art. 67. - les élèves admis à effectuer un stage ou un vol d'initiation ou d'entraînement dans un centre d'Etat d'aviation légère et sportive, et les personnes morales bénéficiant du concours de moniteurs de l'Etat à des meetings organisés par elles, sont assujettis, sauf dérogations, au paiement d'une redevance dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances.

Les sommes ainsi recueillies sont rattachées au budget du ministre chargé de l'aviation civile selon la procédure prévue en matière de fonds de concours pour dépenses d'intérêt public.

Art. 68. - Les aéro-clubs, écoles d'aviation et centres d'entraînement régulièrement constitués et agréés peuvent, obtenir des subventions, avantages et exemptions.

Toute subvention se traduit par une ristourne réduisant le tarif en vigueur de l'heure de vol. L'organisme bénéficiaire est responsable de la justification détaillée des abattements pratiqués sur les heures de vol.

Les modalités d'application des disposition du présent article et les conditions du contrôle exercé par le ministre chargé de l'aviation civile sont fixées par un décret pris sur le rapport commun du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre chargé des organisation de jeunesse et de sport aérien et du ministre chargé des finances.

Art. 69. - Ne sera soumis à aucune taxe à l'importation l'entrée en Algérie d'aéronefs, moteurs, équipement, rechanges, matériels, combustibles et lubrifiants destinés à l'usage exclusif des aéro-clubs, école d'aviation et centres d'entraînement agréés.

Art. 70. - Les aéro-clubs, écoles d'aviation et centres d'entraînement sont tenus de contracter auprès d'un organisme d'assurance agréé par le ministre chargé des finances ;

1° Une assurance couvrant les risques pour dommages causés, du fait de leurs activités, aux tiers à la surface, dans les conditions prévues au chapitre 4 du titre V ci-après ;

2° Une assurance couvrant les risques courus par les personnes qui pratiquent en leur sein le vol à moteur, le vol sans moteur et le parachutisme.

TITRE V : De la responsabilité
CHAPITRE 1^{er} : Responsabilité du transporteur par aéronef

Art. 71. - Le transporteur par aéronef est responsable des dommages et préjudices résultant de mort, blessure ou de toute lésion corporelle subie par une personne transportée à condition que le fait qui a causé le dommage se soit produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement. Aux termes du présent article, le terme lésion comprend toute lésion corporelle, organique ou fonctionnelle, y compris celles affectant les facultés mentales.

Art. 72. - Le transporteur par aéronef est responsable des dommages et préjudices résultant de perte, destruction ou avarié de bagages non enregistrés, dont la personne transportée a conservé la garde, à condition que le fait qui a causé le dommage ne soit produit entre le moment où la personne est montée à bord et le moment où elle en est descendue.

Art. 73. - Le transporteur par aéronef est 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 occasionné le dommage se soit produit pendant le temps où les bagages enregistrés ou le fret ont été sous la garde du transporteur, 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, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. 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. 74. - Le transporteur par aéronef est également responsable des dommages résultant d'un retard dans le transport par aéronef, de personnes, bagages, ou fret.

Art. 75. - Le transporteur 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 le faire.

Dans le transport de fret ou de bagages, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation ou d'un vice propre à la marchandise, et que, à tous autres égards lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

Art. 76. - Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, sa responsabilité pourra être écartée ou atténuée.

Art. 77. - Sous réserve des dispositions de l'article 101 ci-après, la responsabilité du transporteur par aéronef envers chaque personne transportée est limitée à deux cent cinquante mille unités de compte ; toutefois une limite supérieure peut être fixée par accord entre le transporteur et la personne transportée.

La responsabilité du transporteur en ce qui concerne les bagages conservés sous la garde de personnes transportées est limitée à cinq mille unités de compte par personne.

Le responsabilité du transporteur en ce qui concerne les bagages enregistrés et le fret est limitée à deux cent cinquante unités de compte par kilogramme, sauf si une déclaration de valeur a été faite par l'expéditeur.

On entend par unité de compte au sens du présent article ainsi qu'à celui des articles 86 et 90 ci-après, une unité de compte constituée par soixante cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de 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. 78. - A l'exception de clauses relatives aux dommages pouvant résulter de la nature ou d'un vice propre des objets transportés, toute autre clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celles fixées par la présente loi est nulle et de nul effet ; toutefois, la nullité de la clause n'entraîne pas la nullité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente loi.

Art. 79. - Dans les cas prévus aux articles 72 et 73, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente loi.

Art. 80. - Dans les cas prévus à l'article 71 s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

Art. 81. - La réception des bagages enregistrés et du fret, sans protestation par le destinataire, constituera 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 pour les bagages et de sept jours pour le fret à dater de leur réception.

En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours 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 suivant la date prévue pour l'arrivée.

A défaut de protestation dans les délais prévus toutes actions contre le transporteur seront irrecevables sauf en cas de fraude de celui-ci. -

Art. 82. - 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 effectuée sous son contrôle.

En cas de dommage ou préjudice :

1° le passager ou ses ayants-droit ne pourront recourir que contre le transporteur 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 aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

2° l'expéditeur de bagages ou marchandises, aura recours contre le premier transporteur, et le destinataire qui a droit à la délivrance contre le dernier ; l'un et l'autre pourront 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 seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

Art. 83. - Dans le cas de transports combinés, effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente loi ne s'appliquent qu'au transport aérien.

CHAPITRE II : Responsabilité de l'exploitant l'égard des tiers à la surface

Art. 84. - L'exploitant de tout aéronef qui exerce une activité aéronautique en Algérie, ou qui survole le territoire algérien, est responsable des dommages causés aux personnes ou aux biens des tiers à la surface par un aéronef qu'il utilise personnellement ou par l'intermédiaire de ses préposés agissant au cours de l'exercice de leurs fonctions, que ce soit ou non dans les limites de leurs attributions.

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 d'un aéronef en vol ou d'une personne ou d'une chose tombant de celui-ci. Toutefois il n'y a pas lieu à réparation si le dommage n'est pas la conséquence directe du fait qui l'a produit ou s'il résulte du seul passage de l'aéronef conformément aux règles de circulation aérienne en vigueur.

Art. 85. - La personne dont la responsabilité serait engagée aux termes du présent chapitre, n'aura pas l'obligation de réparer le dommage :

1° Si le dommage est la conséquence directe d'un conflit armé ou de troubles civils ou si cette personne a été privée de l'usage de l'aéronef par un acte de l'autorité publique ;

2° Si elle 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.

Toutefois, si en cas de faute de préposés, la personne qui a subi le dommage prouve que ceux-ci ont agi en dehors des limites de leurs attributions, il n'y a lieu ni à réduction, ni à exonération.

Art. 86. - Le montant de la réparation ne pourra, sous réserve de l'article 101 ci-après excéder par aéronef et par événement :

a) cinq cent mille unités de compte pour un aéronef dont le poids est inférieur ou égal à 1.000 kilogrammes.

b) cinq cent mille unités de compte plus quatre cents unités de compte par kilogramme au dessus de 1.000 kilogrammes pour un aéronef dont le poids est supérieur à 1,000 kilogrammes et égal ou inférieur à 6.000 kilogrammes.

c) deux millions cinq cent mille unités de compte plus deux cent cinquante unités de compte par kilogramme au dessus de 6.000 kilogrammes, pour un aéronef dont le poids est supérieur à 6.000 kilogrammes et inférieur ou égal à 50.000 kilogrammes.

d) dix millions cinq cent mille unités de compte plus cents unités de compte par kilogramme excédant 50.000 kilogrammes pour un aéronef dont le poids est supérieur à 50.000 kilogrammes.

Par poids il faut entendre le poids maximum de l'aéronef autorisé au décollage par certificat de navigabilité.

La responsabilité en cas de mort ou de lésions, ne pourra excéder 500.000 unités de compte par personne tuée ou lésée.

Art 87. - 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 ses dommages.

CHAPITRE III - Responsabilité du fait d'abordage entre aéronefs

Art. 88 - Dans le cas d'abordage entre deux ou plusieurs aéronefs en vol, prévu à l'article 18 de l'ordonnance n° [63-412](#) du 24 octobre 1963 ;

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 à d'autres aéronefs ou du non usage de ce ou ces aéronefs, ou de dommages a des personnes ou à des biens à bord de ce ou ces aéronefs, cet exploitant est responsable de tous ces dommages.

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. 89 - 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 ; toutefois, au résultat d'une action en répétition, aucun exploitant n'est tenu d'effectuer un paiement qui aurait pour conséquence de mettre à sa charge un indemnité supérieure à l'une quelconque des limites de responsabilité qu'il serait en droit d'invoquer en ce qui concerne les biens ou les personnes transportés à bord de son aéronef.

Art. 90. - Sous réserve des dispositions de l'article 101 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 ;
- 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 dommages de tous autres biens à bord, y compris bagages enregistrés et courriers, deux cent cinquante unités de compte par kilogramme.

Art. 91. - Aux fins du présent chapitre, 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.

CHAPITRE IV : Assurances et garanties

Art. 92. - Tout aéronef qui assure en Algérie un des services aériens énumérés à l'article 1^{er} du titre I de la présente loi, ou qui survole le territoire algérien, qu'il soit immatriculé en Algérie ou à l'étranger, doit être assuré en ce qui concerne la responsabilité de son exploitant pour dommages causés aux tiers à la surface.

Pour les aéronefs immatriculés en Algérie, l'assurance doit être contractée auprès d'un organisme d'assurance agréé par le ministre chargé des finances.

Pour les aéronefs immatriculés à l'étranger, l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance agréée par l'état d'immatriculation.

Art. 93. - La somme assurée en vue de permettre la réparation des dommages causés aux personnes et aux biens à la surface ne doit pas être inférieure aux limites de responsabilité de l'exploitant fixées à l'art. 6 ci-dessus d'après le poids de l'appareil.

Art. 94. - A la place d'une assurance contractée conformément à l'article 52, une garantie fournie par l'Etat d'immatriculation ou par une banque autorisée, par celui-ci sera considérée comme satisfaisante.

Art. 95. - Une attestation d'assurance ou de garantie établie conformément au modèle agréé doit être présentée à toute réquisition des agents du service de l'aviation civile ou de la force publique.

Art. 96. - Outre l'obligation de s'assurer en ce qui concerne la responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface, les entreprises de services aériens de transport public doivent également s'assurer en ce qui concerne leur responsabilité pour dommages aux personnes transportées.

Art 97 - La somme assurée en vue de permettre la réparation des dommages causés aux personnes transportées ne doit pas être inférieure aux limites de responsabilité du transporteur fixées à l'article 77 ci-dessus.

Art. 98. - Les garanties et assurances prévues par le présent chapitre et destinées à garantir la réparation de dommages résultant de responsabilités contractuelles ou extra contractuelles sont affectées spécialement et par préférence au paiement des indemnités correspondantes.

Art. 99. - Le chef du service de l'aviation civile veillera à ce que les assurances prescrites au présent chapitre restent en vigueur pendant toute la période de validité de la concession de l'autorisation d'exploitant.

CHAPITRE V : Règles communes - contentieux

Art. 100. - La responsabilité des entreprises de transport public par aéronef, algériennes ou étrangères, ainsi que la responsabilité de tout exploitant d'aéronef, lorsqu'il s'agit de vol international, sont régies par les conventions internationales en vigueur en Algérie.

A défaut de convention internationale en vigueur, la responsabilité des personnes visées au paragraphe précédent, sera, en ce qui concerne les dommages ou accidents survenus en Algérie, régie par la présente loi et toutes autres lois algériennes applicables.

Art. 101 - Les limites de responsabilité fixées aux articles 77, 86 et 90 ci-dessus 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 commise par le transporteur ou l'exploitant ou par leurs préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

Les limites de responsabilités fixées aux articles 86 et 90 ne s'appliquent pas si la personne responsable s'est emparée d'un aéronef d'une manière illicite et l'a utilisé sans le consentement de la personne qui a le droit d'autoriser cet usage.

Art. 102 - Au cas où un exploitant, en tant qu'affréteur ou locataire d'un aéronef n'en a pas la disposition exclusive pendant une période de plus de quatorze jours, le propriétaire, affréteur ou locataire et solidairement responsable avec l'exploitant des dommages causés pendant cette période.

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. 103. - Dans le cadre des dispositions du présent titre, la responsabilité est réglée conformément :

- 1°) aux dispositions du code de commerce pour les transports visés au chapitre 1^{er} ci-dessus ;
- 2°) aux dispositions du code civil pour les dommages visés aux chapitres 2 et 3 ci-dessus ;

Art. 104. - Les actions en responsabilité pour dommages aux personnes, bagages ou fret transportés peuvent être portées devant le tribunal soit du domicile du transporteur, soit du siège principal de son établissement, soit du lieu où il possède un établissement par lequel le contrat a été conclu, soit du lieu de destination.

Les actions en responsabilité pour dommages aux tiers à la surface ou résultant d'abordage sont portées devant le tribunal du lieu où le fait cause du dommage s'est produit. En cas d'avarie causée à un appareil en circulation, le tribunal du lieu du dommage est celui dans la circonscription duquel la victime a été obligée d'atterrir après l'avarie.

Art. 105. - En cas de décès de la personne responsable aux termes du présent titre, l'action en réparation s'exerce contre ses ayants-droit.

Art. 106. - Se prescrivent par deux ans :

1°) les actions en paiement de rémunérations dues pour recherches, assistance et sauvetage ; le délai court 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 81 ci-dessus ;

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

3°) les actions en responsabilité pour dommages à des personnes ou biens à la surface ; le délai court du jour où est survenu le fait qui a produit le dommage.

4°) les actions en responsabilité pour dommage résultant d'un abordage ; le délai court du jour de l'abordage ; les actions en répétition entre exploitants peuvent s'exercer pendant six mois supplémentaires à compter du jour où l'exploitant a eu le droit d'exercer son recours.

Art. 107 - Les causes de suspension ou d'interruption de prescription en matière d'obligations et contrats sont applicables aux actions en responsabilité prévues à l'article précédent.

Toutefois, aucune action en responsabilité en matière d'aéronautique civile n'est recevable à l'expiration de trois ans à partir du jour où est survenu le fait qui a causé le dommage.

TITRE VI : Infractions et pénalités

Art. 108. - Sera punie d'une amende de 600 à 12.000 dinars, toute entreprise de services de transport public, qui :

1°) aura refusé, sans justification, l'accès du public à ses services de transport ;

2°) aura manqué aux obligations prescrites dans la concession ou l'autorisation d'exploitation, lorsqu'un tel manquement ne mérite pas, de l'avis du chef de service de l'aviation civile, la révocation de la concession ou de l'autorisation ;

3°) n'aura pas assuré de la manière prévue par les règlements, l'entretien de ses aéronefs, des équipements de bord et autres, nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation ;

4°) n'aura pas suivi les routes et utilisé les aérodromes indiqués sur l'autorisation d'exploitation ;

5°) n'aura pas respecté, en service régulier, les tarifs, itinéraires, fréquences et horaires approuvés officiellement ;

6°) aura, en service non régulier :

- annoncé des horaires et itinéraires de vol, des vols suivant une certaine fréquence.

- fait payer des prix de passage et des taux de fret pouvant constituer une concurrence ruineuse pour les services réguliers.

- effectué périodiquement des vols entre des points desservis par une entreprise de transport régulier, à certains jours de la semaine, et avec une fréquence telle qu'ils constituent une série de vols réguliers.

Art. 100. - Sera punie d'une amende de 600 à 12.000 dinars, toute entreprise de travail aérien qui :

1°) aura manqué aux obligations prescrites dans l'autorisation d'exploitation, lorsqu'un tel manquement ne mérite pas, de l'avis du chef du service de l'aviation civile, la révocation de l'autorisation ;

2°) n'aura pas assuré de la manière prévue par les règlements, l'entretien de ses aéronefs, des équipements de bord et autres nécessaires pour garantir la sécurité d'exploitation.

Art. 110. - Sera punie d'une amende de 600 à 12.000 dinars, toute entreprise de services aériens de transport public, réguliers ou non réguliers, qui ne soumet pas à l'approbation ministérielle, les accords qu'elle concluerait avec d'autres entreprises, ou qui, après approbation, modifierait les termes desdits accords.

Art. 111 - Sera punie d'une amende de 600 à 12000 dinars, toute entreprise étrangère de transport aérien international, qui, à l'occasion d'un vol de simple transit, aura débarqué ou embarqué sur le territoire algérien des personnes ou du fret, ou qui sans une autorisation expresse, aura effectué un service de cabotage.

Art. 112. - Indépendamment des officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions de la présente loi et des textes d'application, les fonctionnaires des corps techniques du service de l'aviation civile dûment commissionnés.

Art. 113. - Copies des jugements relatifs aux infractions en matière aéronautique seront adressées par les tribunaux saisis, au service de l'aviation civile.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Alger, le 8 juin 1964.

Ahmed BEN BELLA.