

et en dépenses à 38.996.700 francs, et le budget annexe de l'exploitation du chemin de fer et du wharf du Togo pour l'exercice 1938, arrêté en recettes et en dépenses à 11.794.000 francs.

ART. 2. — Le ministre des colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 février 1938.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des colonies,
T. STEEG.

Navigation aérienne

ARRETE N° 200 promulguant au Togo le décret du 9 mars 1938 relatif à la navigation aérienne dans les territoires sous mandat français, placés sous l'autorité du ministre des colonies.

LE GOUVERNEUR DES COLONIES,
OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,
COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo;

Vu le décret du 19 septembre 1936 portant réduction des dépenses administratives du Togo, modifié par celui du 20 juillet 1937;

Vu le décret du 16 avril 1924 fixant le mode de promulgation et de publication des textes réglementaires au Togo et au Cameroun;

Vu le décret du 9 mars 1938 relatif à la navigation aérienne dans les territoires sous mandat français, placés sous l'autorité du ministre des colonies;

ARRETE :

ARTICLE PREMIER. — Est promulgué dans le territoire du Togo placé sous le mandat de la France, le décret du 9 mars 1938 relatif à la navigation aérienne dans les territoires sous mandat français, placés sous l'autorité du ministre des colonies.

ART. 2. — Le présent arrêté sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Lomé, le 7 avril 1938.
MONTAGNE.

RAPPORT

Au Président de la République Française.

Paris, le 9 mars 1938.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Dans les territoires sous mandat français du Togo et du Cameroun, la condition légale des aéronefs qui trouve dans la Métropole sa base dans la loi du 31 mai 1924, n'a pas été jusqu'à présent définie. C'est qu'en effet cette loi étendue à l'ensemble des colonies françaises n'a pu être mise en vigueur dans ces territoires en raison du régime spécial du mandat.

Avec le développement de l'aviation dans toutes nos possessions d'outre-mer, il a paru indispensable de fixer d'une façon précise la condition juridique des aéronefs dans ces territoires ainsi que les règles à y observer pour la navigation aérienne.

Le projet de décret qui vous est soumis, étroitement inspiré de la loi du 31 mai 1924, a cependant

apporté quelques modifications essentielles touchant la nature juridique de l'aéronef ainsi que les obligations internationales dérivant du mandat comme le régime de liberté économique et l'absence de bases militaires.

C'est ainsi qu'une plus grande liberté a été accordée en ce qui concerne la circulation des aéronefs qui pourront avoir leur port d'attache dans le territoire, à condition d'y avoir été autorisés par le chef de ce territoire.

Les règles générales de la circulation aérienne et les règles particulières de circulation au-dessus des voies de navigation intérieure qui avaient fait l'objet du décret du 9 octobre 1935 pour les colonies ont trouvé leur place naturelle au titre II du présent projet.

Tel est l'objet du présent décret que nous avons l'honneur de soumettre à votre haute sanction. Nous vous prions d'agréer, monsieur le président, l'hommage de notre profond respect.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
CAMPINCHI.

Le ministre des colonies,
STEEG.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu le mandat sur le Cameroun et le Togo confirmé à la France par le conseil de la Société des nations en exécution des articles 22 et 119 du traité de Versailles en date du 28 juin 1919;

Vu la convention internationale du 13 octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne;

Vu les décrets du 23 mars 1921 et du 21 février 1925 déterminant les attributions des Commissaires de la République au Togo et au Cameroun;

Sur l'avis du ministre de l'air, et sur le rapport du ministre des colonies et du garde des sceaux ministre de la justice;

DECRETE :

TITRE PREMIER
Des aéronefs

CHAPITRE PREMIER
DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE PREMIER. — Sont qualifiés aéronefs pour l'application du présent décret tous les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs et susceptibles de transporter une ou plusieurs personnes.

ART. 2. — Les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'Etat français ou au Territoire et exclusivement affectés à un service public ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

ART. 3. — Sauf autorisation spéciale et temporaire du chef du territoire, le port d'attache d'un aéronef ne peut être fixé au territoire que si son propriétaire est français ou ressortissant du territoire ou d'un Etat dont les nationaux sont admis au bénéfice de l'égalité d'accès et d'établissement en vertu d'une convention internationale; l'aéronef doit, en outre, être valablement immatriculé dans le territoire ou en France ou dans l'un de ces Etats et individualisé par un nom ou un numéro d'ordre et l'indication de la catégorie à laquelle il appartient.

Toutefois un arrêté local déterminera les catégories d'appareils qui seront dispensés de l'immatriculation.

CHAPITRE II

NATIONALITÉ DE L'AÉRONEF

ART. 4. — Tout aéronef doit porter les marques de sa nationalité et de son immatriculation telles qu'elles sont ou seront fixées par la réglementation locale ou française ou les conventions diplomatiques en vigueur.

ART. 5. — Les aéronefs appartenant à des ressortissants du territoire sous mandat ou à une société possédant la nationalité propre du territoire sous mandat sont immatriculés sur un registre tenu par les soins du service chargé de l'aéronautique civile dans des conditions qui seront déterminées par arrêté local.

Tout aéronef ainsi immatriculé acquiert la nationalité du territoire sous mandat et est assimilé du point de vue international aux aéronefs français.

ART. 6. — Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont régis par la loi du pavillon de cet aéronef, toutes les fois que la loi territoriale est normalement compétente.

En cas de crime ou de délit commis à bord d'un aéronef, les juridictions du territoire sont compétentes si l'appareil atterrit sur le territoire après le crime ou le délit ou si l'auteur ou la victime est ressortissant du dit territoire. Les tribunaux compétents seront ceux du lieu de l'atterrissage en cas de poursuite au moment de l'atterrissage et ceux du lieu de l'arrestation au cas où l'auteur de l'infraction serait arrêté postérieurement dans le territoire.

CHAPITRE III

PROPRIÉTÉ ET SAISIE DE L'AÉRONEF

ART. 7. — Les aéronefs appartenant aux administrés sous mandat constituent des biens meubles pour l'application des règles du droit en vigueur dans le territoire.

Toute mutation de propriété doit être inscrite sur le registre sur la requête soit du nouveau propriétaire, soit de l'ancien.

ART. 8. — En cas de saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, le propriétaire d'un aéronef ou son représentant peut obtenir main-levée de la saisie moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, est fixé dans le plus bref délai possible par le président de la juridiction ou le juge de paix du lieu de la saisie.

ART. 9. — Lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié dans le territoire sous mandat français, tout créancier a le droit de pratiquer une saisie conservatoire avec l'autorisation du président de la juridiction ou du juge de paix du lieu où l'aéronef a atterri.

Le juge saisi doit donner main-levée de la saisie si le propriétaire offre de déposer un cautionnement égal au montant de la créance réclamée et il peut ordonner cette main-levée en fixant le montant du cautionnement à fournir en cas de contestation sur l'étendue de la créance. Ce cautionnement sera déposé à la caisse des dépôts et consignations.

En cas de dommages causés à la surface du sol par la chute d'un aéronef dont le propriétaire n'est pas domicilié dans le territoire sous mandat français, comme en cas d'infraction au présent décret par une personne n'étant pas domiciliée dans le territoire sous mandat français, tous les agents chargés par

l'article 74 de l'exécution du présent décret pourront retenir l'aéronef pendant cinq jours de façon à donner le temps au président du tribunal ou au juge de paix d'accéder aux lieux et d'arbitrer le montant des dommages, montant qui devra faire état non seulement des dommages causés, mais aussi, en cas d'infraction, des amendes et frais encourus.

ART. 10. — L'autorité a le droit de saisir conservatoirement tout aéronef qui ne remplit pas les conditions imposées pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote aura commis une infraction.

La confiscation ne peut être prononcée que dans les cas prévus par le présent décret et par les arrêtés du Commissaire de la République qui fixeront la modalité d'application.

TITRE II

De la circulation aérienne

CHAPITRE PREMIER

DU DROIT DE CIRCULATION

ART. 11. — A moins d'une autorisation spéciale et temporaire accordée à cet effet, peuvent seuls circuler librement au-dessus du territoire les aéronefs y ayant leur port d'attache et ceux pour lesquels ce droit résulte du régime du territoire.

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

ART. 12. — Le survol de certaines zones du territoire peut être interdit par arrêté dans l'intérêt de sa sécurité. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être spécialement indiqués dans l'arrêté.

Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, de donner le signal réglementaire, d'atterrir ou d'amérir sur l'aéroport le plus rapproché en dehors de la zone interdite.

Lorsque le survol du territoire ou d'une partie du territoire est interdit, tout aéronef ayant contrevenu à cette interdiction sera, dès atterrissage en un point quelconque du territoire, saisi et ses occupants poursuivis sous l'inculpation d'espionnage dans les conditions prévues par les textes portant répression au territoire des délits d'espionnage et des actes délictueux compromettant sa sécurité, si le commandant du bord ne peut justifier des raisons qui l'ont amené à effectuer ce survol.

Si l'aéronef est aperçu en vol, il doit à la première sommation faite au moyen de tirs à blanc, atterrir ou amérir sur l'aéroport le plus voisin. Dès sommation, l'aéronef doit immédiatement ralentir sa marche et descendre à faible altitude, faute de quoi il y est contraint par la force.

ART. 13. — Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics, les épreuves comportant un trajet au-dessus de la pleine campagne et organisé à date fixe ne peuvent avoir lieu qu'avec une autorisation du chef du territoire.

Règles générales de la circulation aérienne

ART. 14. — Le chef du territoire peut pour des motifs d'ordre local et temporaire interdire la circulation aérienne au-dessus de zones déterminées.

ART. 15. — Les aéronefs survolant le territoire sont toujours soumis au règlement sur les feux et

signaux et aux règles de la circulation aérienne tels qu'ils sont ou seront codifiés à l'annexe « D » de la convention du 13 octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne.

Règles particulières de circulation au-dessus des voies de navigation intérieure

ART. 16. — Les aéronefs circulant au-dessus des voies de navigation intérieure (fleuves, rivières, canaux, lacs ou étangs) et de leurs dépendances sont assujettis aux règles générales de la circulation aérienne.

ART. 17. — Sauf en cas d'amérissage ou de départ, les aéronefs en vol doivent se tenir à une altitude telle qu'ils puissent amérir en dehors de la route des bateaux survolés et en aucun cas, ne gêner la manœuvre de ces derniers.

ART. 18. — Tout aéronef en contact avec l'eau est assimilé en matière de circulation à un bateau de navigation intérieure et astreint aux règlements qui régissent ces bateaux.

ART. 19. — Sur les voies navigables ou sur leurs dépendances, des emplacements sont réservés par le chef du territoire pour le départ et l'amérissage des aéronefs. Ces emplacements sont délimités par des bouées, balises, repères naturels (ponts, îles etc...); leur accès pourra être interdit aux bateaux de navigation intérieure par le chef du territoire, s'il le juge utile dans l'intérêt de la sécurité de la navigation.

Le départ et l'amérissage de nuit ne peuvent avoir lieu, sauf le cas de force majeure, que sur ceux de ces emplacements qui seront spécialement désignés à cet effet.

Indépendamment de ces emplacements réservés, des stations d'essais pour la réception des appareils et des escales de fortune pour services réduits peuvent être autorisées par le chef du territoire, à titre temporaire, sur les voies navigables et leurs dépendances.

ART. 20. — En dehors de ces emplacements réservés, un aéronef ne peut prendre son envol que s'il dispose d'un espace lui permettant après décollage de passer à 50 mètres au moins au-dessus du premier obstacle et de se maintenir constamment à deux cents mètres de tout bateau dans le sens de la marche et à 50 mètres au moins dans le sens transversal.

De même il ne peut amérir, hors le cas de force majeure que s'il dispose d'un espace libre suffisant pour survoler le dernier obstacle à 50 mètres au moins d'altitude et jusqu'au moment où il a améri, laisser entre lui et tout bateau les mêmes distances qu'au paragraphe précédent.

ART. 21. — En temps de brouillard ne permettant pas une visibilité horizontale supérieure à quatre cents mètres, il est interdit aux aéronefs de s'envoler, et l'amérissage ne doit avoir lieu qu'en cas de force majeure.

Règles particulières de circulation au-dessus des agglomérations

ART. 22. — Un aéronef ne peut survoler une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion, en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public.

ART. 23. — Aucune agglomération, quelle que soit son importance, aucun lieu de réunion fréquenté tel que plage, hippodrome, stade, etc... ne doit être survolé à une altitude inférieure à 500 mètres. Les

villes de 10.000 à 100.000 habitants ne doivent pas être survolées à une altitude inférieure à 500 mètres pour les aéronefs multi-moteurs, et à 1.000 mètres pour les appareils monomoteurs.

ART. 24. — Tout vol, dit d'acrobatie, comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil est interdit au-dessus d'une agglomération ou de la partie d'un aérodrome ouverte au public.

CHAPITRE II

DE L'ATTERRISSAGE ET DES AÉROPORTS

ART. 25. — Hors le cas de force majeure, et sauf les expéditions prévues aux articles 19 et 20, le départ et le retour au sol des aéronefs susceptibles d'être dirigés, ne sont permis que sur les aéroports.

ART. 26. — Est considéré comme aéroport, tout terrain ou plan d'eau spécialement aménagé pour le départ et l'atterrissage ou l'amérissage d'aéronefs et destiné à servir dans un but d'intérêt public ou privé à la circulation aérienne.

ART. 27. — Les aéroports publics sont créés par le territoire. Des règlements généraux en fixent les conditions d'utilisation.

ART. 28. — Les terrains à acquérir pour l'établissement d'aéroports publics pourront être l'objet d'une déclaration d'utilité publique dans les formes réglementaires.

ART. 29. — Un aéroport ne peut être établi par le propriétaire d'un terrain ou plan d'eau qu'avec une autorisation administrative qui fixera les conditions d'établissement, d'entretien et d'exploitation de cet aéroport.

L'autorisation pourra être retirée si les conditions fixées ne sont pas observées.

ART. 30. — Au cas d'atterrissage ou d'amérissage sur une propriété privée, le propriétaire du terrain ou plan d'eau ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'appareil dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnée, sauf le cas prévu à l'alinéa 3 de l'article 9.

ART. 31. — Les aéronefs qui font un trajet international doivent au départ et à l'arrivée, atterrir ou amérir sur des aéroports spéciaux dénommés aéroports frontières. Ils doivent suivre pour franchir la frontière, une route déterminée par l'autorité administrative.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent à raison de la nature de leur exploitation, être dispensés par l'autorité administrative d'atterrir aux aéroports frontières; l'autorisation fixe, dans ce cas, l'aéroport d'arrivée et de départ, la route à suivre et les signaux à donner au passage de la frontière.

CHAPITRE III

POLICE DE LA CIRCULATION

ART. 32. — Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doivent être pourvus d'un brevet d'aptitude délivré ou rendu exécutoire par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité et reconnu valable par convention internationale.

Les brevets de commandant ou de pilote pour les aéronefs français qui font des trajets internationaux ne pourront être accordés qu'à des Français.

ART. 33. — Un aéronef ne peut se livrer à la circulation aérienne que s'il a été immatriculé et s'il

est muni d'un certificat de navigabilité en état de validité délivré ou rendu exécutoire par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité et reconnu valable par convention internationale.

ART. 34. — Les pièces dont doit être muni le commandant de bord sont celles qui sont imposées pour la circulation internationale par la convention internationale du 13 octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne ou, le cas échéant, par toute autre convention diplomatique passée à cet effet.

ART. 35. — Les aéronefs admis à la circulation en vertu de l'autorisation spéciale prévue à l'article 11 peuvent être dispensés de l'observation des articles 32, 33 et 34 ci-dessus.

L'autorisation comporte dans ce cas l'indication des pièces dont doivent être munis l'aéronef et son équipage, ainsi éventuellement que la nature des déplacements autorisés.

ART. 36. — Sauf autorisation spéciale, est interdit le transport par aéronef des explosifs, armes et munitions de guerre, pigeons voyageurs et objets de correspondance compris dans le monopole postal.

Le transport et l'usage des appareils photographiques peuvent être interdits par arrêté du chef du territoire.

ART. 37. — Aucun appareil radio-télégraphique, ou radio-téléphonique ne peut être installé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale. Les aéronefs affectés à un service public et régulier de transport de voyageurs doivent être munis d'appareils de radio-communication.

Dans tous les cas, les hommes de l'équipage affectés au service de la radiotélégraphie devront être munis d'une licence spéciale.

ART. 38. — Tout aéronef atterrissant sur un aéroport est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives et sanitaires aussi bien que celui qui atterrit sur une propriété privée.

ART. 39. — Tout aéronef en circulation en quelque lieu qu'il se trouve, doit se soumettre aux injonctions des postes et aéronefs de police et de douane, sous quelque forme que cette injonction lui soit donnée.

ART. 40. — Les aéronefs évoluant exclusivement dans les aérodromes et dans les régions agréées par l'autorité administrative comme champs d'expérience ne sont pas soumis aux conditions de la circulation aérienne exigées par le présent décret, tant que les évolutions ne donnent pas lieu à un spectacle public.

Ils ne peuvent toutefois transporter des passagers que s'ils sont munis du certificat de navigabilité.

TITRE III

Des transports par air

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ART. 41. — Le transporteur peut, par une clause expresse, s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil, qu'il s'agisse de voyageurs ou des marchandises.

Cette clause ne décharge le transporteur de sa responsabilité que si l'aéronef était en bon état de navigabilité au départ et le personnel muni des

brevets et certificats réglementaires, les certificats administratifs spéciaux établissant en faveur de l'aéronef et de son équipage une présomption qui peut être combattue par la preuve contraire.

CHAPITRE II

TRANSPORT DES MARCHANDISES

ART. 42. — Le contrat de transport de marchandises par air est constaté par une lettre de voiture ou un récépissé. Outre les énonciations prévues par l'article 102 du code de commerce, ce titre doit contenir l'indication que le transport est effectué par air.

ART. 43. — Il doit être dressé par le transporteur un manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées. Un duplicata du manifeste doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué sur leur demande aux agents chargés de la police de la circulation et aux agents des douanes.

ART. 44. — Le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie des marchandises transportées, hors les cas de force majeure ou de vice propre de la marchandise.

Toutefois, si la valeur de la marchandise n'a pas été déclarée par l'expéditeur, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 1.000 francs par colis.

ART. 45. — Est nulle toute clause ayant pour objet d'exonérer le transporteur de sa responsabilité, tant de son fait que de celui de ses préposés, relativement au chargement, à la conservation et à la livraison des marchandises. Est nulle aussi toute clause ayant pour objet d'exonérer le transporteur de la responsabilité de ses fautes personnelles.

ART. 46. — Si ce jet est indispensable au salut de l'aéronef, le commandant de l'aéronef a le droit de faire jeter en cours de route les marchandises chargées, à l'exclusion des matières capables de provoquer l'éclosion de maladies graves. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur.

Aucune responsabilité ne saurait incomber au transporteur envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte de marchandises. Mais la responsabilité des dommages causés à la surface du sol subsiste.

ART. 47. — Sous réserve des dispositions précédentes, les règles du code de commerce relatives aux transports par terre et par eau sont applicables au transport par air.

CHAPITRE III

TRANSPORT DES PERSONNES

ART. 48. — Le contrat de transport des passagers doit être constaté par la délivrance d'un billet.

Il est dressé une liste nominative des passagers embarqués, dont le duplicata doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué, sur leur demande, aux autorités chargées de la police de la circulation.

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

ART. 49. — Pour les transports internationaux, le transporteur ne peut embarquer les voyageurs qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues et qu'ils se sont soumis éventuellement aux mesures sanitaires prévues par les arrêtés locaux.

CHAPITRE IV

LOCATION DES AÉRONEFS

ART. 50. — Au cas de location d'un aéronef pour plusieurs voyages successifs ou pour une durée déterminée, le commandant, le pilote et l'équipage restent, sauf convention contraire, sous la direction du propriétaire de l'appareil.

ART. 51. — Le propriétaire de l'aéronef loué à un tiers reste tenu sauf convention contraire aux obligations légales et est solidairement responsable avec le locataire de leur violation.

TITRE IV

Dommmages et responsabilités

ART. 52. — Les pilotes sont tenus, au cours de la circulation aérienne, de se conformer aux règlements relatifs à la police de la circulation, à la route, aux feux et aux signaux et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

ART. 53. — Au cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément aux dispositions du code civil.

ART. 54. — L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou des objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface.

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

ART. 55. — Il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hors le cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques, à l'exception du lest réglementaire.

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

ART. 56. — Au cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont, sauf convention contraire, solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.

Toutefois, si le tiers établit une faute à l'encontre du propriétaire, ce dernier ne peut être déchargé de sa responsabilité.

ART. 57. — L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur.

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

ART. 58. — Toute personne qui trouve une épave d'aéronef doit en faire sans délai la déclaration à l'autorité administrative. Toute contravention de cette disposition sera punie d'une peine d'amende de six francs à dix francs inclusivement.

Toutefois, les règles relatives aux épaves maritimes s'appliquent seules aux épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime.

ART. 59. — Au cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef ayant son port d'attache dans le terri-

toire, l'appareil est réputé perdu trois mois après la date de l'envol des dernières nouvelles.

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

Il appartiendra au chef du territoire de déclarer, le cas échéant, la présomption de disparition et d'adresser au procureur général près la cour d'appel compétente, les réquisitions nécessaires pour la constatation judiciaire des décès des personnes disparues.

Les intéressés pourront également se pourvoir, conformément à l'article 91 du code civil à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès. La requête, en ce cas, sera communiquée par le ministère public au chef du Territoire.

TITRE V

Dispositions pénales

ART. 60. — Sera puni d'une amende de 500 à 10.000 francs et d'un emprisonnement de 6 jours à 1 mois ou de l'une de ces deux peines seulement, le propriétaire qui aura :

1° — Mis ou laissé en service son aéronef sans avoir obtenu de certificat d'immatriculation et de navigabilité ;

2° — Mis ou laissé en service son aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 4 ;

3° — Fait ou laissé circuler sciemment un aéronef dont le certificat de navigabilité a cessé d'être valable.

ART. 61. — Les mêmes peines seront prononcées contre le pilote qui aura :

1° — Conduit un aéronef sans brevet ou licence ;

2° — Détruit un livre de bord ou porté sur ce livre des indications sciemment inexactes ;

3° — Contrevenu à l'article 25 du présent décret ;

4° — Conduit sciemment un aéronef dans les conditions prévues par l'article 60.

Seront punis des mêmes peines ceux qui auront contrevenu aux prescriptions de l'article 12, § premier.

ART. 62. — L'amende édictée par l'article 60 pourra être élevée jusqu'à 20.000 francs et l'emprisonnement jusqu'à deux mois si les infractions prévues sous les 1° et 3° dudit article et sous le 1° de l'article 61 ont été commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation, du brevet d'aptitude ou de licence.

ART. 63. — Le pilote qui ne se sera pas conformé aux prescriptions de l'article 12, § 2, relatives à l'atterrissage ou à l'amérissage au sortir de la zone interdite sera puni d'une amende de 500 à 10.000 francs et d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois.

ART. 64. — Le possesseur, le détenteur ou le pilote qui aura apposé ou fait apposer sur l'aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat de navigabilité ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées sera puni d'une amende de 1.000 à 20.000 francs et d'un emprisonnement de six mois à 3 ans. Seront punis des mêmes peines ceux qui auront apposé ou fait apposer sur un aéronef privé les marques distinctives réservées aux aéronefs publics ou qui auront fait usage d'un aéronef privé portant lesdites marques.

ART. 65. — La violation par quiconque des dispositions de l'article 36 sera punie des peines prévues à l'article 60.

Seront punis des peines prévues à l'article 62 :

1^o — Ceux qui auront fait usage, à bord, des objets ou appareils dont le transport est interdit;

2^o — Ceux qui, sans autorisation spéciale, auront fait usage d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites.

ART. 66. — Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents commettra une autre infraction tombant sous le coup du même décret ou la même infraction dans un délai de cinq ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines, sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende et ces peines pourront être élevées jusqu'au double.

ART. 67. — Seront punis d'une amende de 100 à 500 francs inclusivement et pourront l'être, en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement d'un à cinq jours :

1^o — Le pilote qui n'aura pas tenu un quelconque des livres de bord;

2^o — Le propriétaire qui aura omis de conserver un quelconque des livres de bord pendant trois ans à partir de la dernière inscription;

3^o — Ceux qui auront contrevenu à l'article 13 du présent décret et aux arrêtés pris pour son exécution;

4^o — Ceux qui auront contrevenu aux articles 22, 23 et 24 du présent décret.

En cas de récidive, une peine d'emprisonnement pendant cinq jours sera prononcée. Il y a récidive lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant, dans l'année précédente, un premier jugement pour l'une de ces contraventions.

ART. 68. — L'interdiction de conduite d'un aéronef quelconque pourra être prononcée par le jugement ou l'arrêt pour une durée de trois mois à trois ans contre le pilote condamné en vertu des articles 62, 63 et 64 du présent décret.

Si le pilote est condamné une seconde fois pour l'un quelconque de ces mêmes délits dans le délai prévu par l'article 66 l'interdiction de conduire un aéronef sera prononcée et sa durée sera portée au maximum et pourra être élevée jusqu'au double.

Les brevets dont seraient porteurs les pilotes resteront déposés, pendant la durée de l'interdiction au greffe de la juridiction qui aura prononcé l'interdiction.

Les condamnés devront effectuer les dépôts de ces brevets soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans les 15 jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi ils seront punis de 6 jours à un mois d'emprisonnement et d'une amende de 50 à 1.000 francs, sans préjudice des peines portées à l'article 61 au cas où ils conduiraient un aéronef pendant la période d'interdiction, et qui ne pourront se confondre.

ART. 69. — Quiconque séjournera ou pénétrera dans les terrains interdits par les règlements et signes généraux des aéroports affectés à un service public ou y laissera séjourner ou fera pénétrer des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture, sera passible des peines prévues par l'article 471, n^o 15 du code pénal et sera, en outre, déchu de tout droit à l'indemnité, en cas d'accident, le tout sans préjudice des réparations civiles dont il pourrait être tenu.

ART. 70. — Tous jets volontaires et inutiles d'objets susceptibles de causer des dommages aux personnes

et aux biens de la surface sont interdits à bord des aéronefs en évolution et seront punis d'une amende de 500 à 3.000 francs et d'une peine de 6 jours à 2 mois de prison ou de l'une de ces deux peines seulement, même si ces jets n'ont causé aucun dommage et sans préjudice des peines plus fortes et qui pourraient être encourues en cas de délit ou de crime.

ART. 71. — L'article 463 du code pénal et la loi du 26 mars 1891 sur l'atténuation et l'aggravation des peines sont applicables à toutes les infractions prévues par le présent décret sauf en ce qui concerne les infractions à la réglementation douanière.

ART. 72. — Toutes les dispositions répressives des infractions à la réglementation douanière sont applicables aux marchandises importées ou exportées par aéronefs.

Les amendes prévues par cette réglementation pour les transports en contrebande seront toutefois quadruplées.

ART. 73. — Indépendamment des officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent décret et aux prescriptions des arrêtés qu'il prévoit, les agents forestiers ou des douanes ayant le droit de verbaliser, les gendarmes, les agents du service de l'aéronautique, les commandants d'aéroports et tous autres fonctionnaires, militaires ou marins habilités à cet effet par le chef du territoire.

ART. 74. — Le procureur de la République, le juge d'instruction, les officiers de police auxiliaires du procureur de la République, les fonctionnaires, militaires ou marins habilités à cet effet, les gendarmes, les agents du service de l'aéronautique, les agents forestiers ou des douanes auront droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs, les appareils de photographie, les clichés et les correspondances postales, ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radiotéléphoniques qui se trouveraient à bord sans l'autorisation spéciale prévue aux articles 36 et 37 du présent décret.

Les mêmes autorités pourront saisir les pigeons voyageurs, les appareils de photographie et les clichés qui se trouveraient à bord d'aéronefs autorisés à transporter ces objets dans le cas où ces aéronefs seraient passés au-dessus des zones interdites.

Elles pourront également saisir les pigeons voyageurs, ainsi que les messages dont ils seraient porteurs.

La confiscation des objets et appareils régulièrement saisis sera prononcée par le tribunal, s'il y a lieu.

ART. 75. — Les aéronefs dont les certificats de navigabilité ne pourront être produits ou dont les marques d'immatriculation ne concorderont pas avec celles du certificat d'immatriculation ou de navigabilité (ou suivant le cas des pièces de bord, en tenant valablement lieu) pourront être retenus à la charge du propriétaire par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent décret jusqu'à ce que, l'identité du propriétaire ait été établie.

ART. 76. — Le procès-verbal constatant les infractions au présent décret et aux arrêtés qu'il prévoit est transmis sans délai au procureur de la République.

ART. 77. — Des arrêtés du chef du territoire régleront l'application du présent décret.

ART. 78. — Les infractions au présent décret non spécifiées aux articles précédents ainsi que les infractions aux arrêtés du chef du territoire pris pour son exécution seront punies d'un emprisonnement de un à quinze jours et d'une amende de un à cent francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

ART. 79. — Le ministre des colonies et le garde des sceaux, ministre de la justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au journal officiel de la République française, et inséré au bulletin officiel du ministère des colonies, et au journal officiel des territoires.

Fait à Paris, le 9 mars 1938.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
CAMPINCHI.

Le ministre des colonies,
STEEG.

**Application au Togo du décret du 9 mai 1937
sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins
de fer en A. O. F.**

ARRETE No 215 promulguant au Togo le décret du 2 mars 1938 rendant applicable au Togo le décret du 9 mai 1937 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer en Afrique occidentale française.

LE GOUVERNEUR DES COLONIES,
OFFICIER DE LA LÉOION D'HONNEUR,
COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo;

Vu le décret du 19 septembre 1936 portant réduction des dépenses administratives du Togo, modifié par celui du 20 juillet 1937;

Vu le décret du 16 avril 1924 fixant le mode de promulgation et de publication des textes réglementaires au Togo et au Cameroun;

Vu le décret du 2 mars 1938 rendant applicable au Togo le décret du 9 mai 1937 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer en Afrique occidentale française;

ARRETE :

ARTICLE PREMIER. — Est promulgué dans le territoire du Togo placé sous le mandat de la France, le décret du 2 mars 1938 rendant applicable au Togo le décret du 9 mai 1937 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer en Afrique occidentale française.

ART. 2. — Le présent arrêté sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Lomé, le 12 avril 1938.

MONTAGNE.

RAPPORT

Au Président de la République Française.

Paris, le 2 mars 1938.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Le décret du 22 mai 1924 rendant exécutoires, dans les territoires du Togo placés sous le mandat français, les lois et décrets promulgués en Afrique

occidentale française antérieurement au 1^{er} janvier 1924 avait, en particulier, pour ce qui concerne la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, rendu applicable au Togo le décret du 9 juin 1887 qui avait rendu exécutoires au Sénégal la loi du 15 juillet 1845 et l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Or, le décret du 9 mai 1937 a abrogé le décret du 9 juin 1887, et a fixé la réglementation sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer en Afrique occidentale française.

Le Haut Commissaire de la République au Togo ayant exposé que les dispositions du décret susvisé du 9 mai 1937 pouvaient être rendues applicables aux chemins de fer du Togo, nous avons préparé le projet de décret que nous avons l'honneur de présenter à votre haute sanction, rendant exécutoire, dans les territoires du Togo placés sous le mandat de la France, le décret du 9 mai 1937 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer en Afrique occidentale française.

Veillez agréer, monsieur le président, l'hommage de notre profond respect.

Le ministre des colonies,
T. STEEG.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
C. CAMPINCHI.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu le décret du 22 mai 1924 rendant exécutoire dans les territoires du Togo placés sous le mandat français les lois promulguées en Afrique occidentale française antérieurement au 1^{er} janvier 1924;

Vu le décret du 9 juin 1887 rendant exécutoire au Sénégal la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, et l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer;

Vu le décret du 9 mai 1937 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer en Afrique occidentale française;

Sur le rapport du ministre des colonies et du garde des sceaux, ministre de la justice;

DECRETE :

ARTICLE PREMIER. — Est rendu exécutoire dans les territoires du Togo placés sous le mandat de la France, le décret du 9 mai 1937, sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer en Afrique occidentale française.

ART. 2. — Toutefois, ce texte ne sera applicable que dans celles de ses dispositions qui ne seront pas contraires aux décrets pris spécialement pour le Togo et au mandat français sur le Togo du 20 juillet 1922.

ART. 3. — Le ministre des colonies et le garde des sceaux, ministre de la justice, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au journal officiel de la République française, au journal officiel du Togo et inséré au bulletin officiel du ministère des colonies.

Fait à Paris, le 2 mars 1938.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des colonies,
T. STEEG.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
C. CAMPINCHI.

(Voir J. O. R. F. 1937 page 5213).