

**PROJET DE LOI
SUR L'AVIATION CIVILE**

N° 955

EXPOSE DES MOTIFS

Dans le domaine de l'aviation civile, régi sur le plan législatif par la loi n° 622 du 5 novembre 1956 et qui fait l'objet, dans sa dimension internationale, d'un ensemble de dispositions conventionnelles adoptées par la Principauté, les activités aéronautiques ont connu ces dernières décennies un important développement.

Inscrit dans la perspective générale de l'essor du transport aérien, celui-ci s'est manifesté, sous l'effet à la fois de la croissance économique et des progrès technologiques, par la densification de la circulation aérienne.

A Monaco, cette évolution s'est traduite par la mise en place de liaisons régulières à caractère international depuis ou à destination de la Principauté, rendues possibles par la création, par l'Ordonnance Souveraine n° 7.190 du 31 août 1981, d'un héliport ouvert au trafic aérien international.

Or, si au niveau international, la prise en compte de ces mutations s'est manifestée par l'extension de l'environnement réglementaire de l'aviation civile internationale, le cadre législatif monégasque des activités aéronautiques n'a fait l'objet, depuis 1956, que d'une seule modification par la loi n° 1.036 du 26 juin 1981.

Même si nombre d'ordonnances souveraines et arrêtés ministériels ont été publiés dans la Principauté depuis 1981 pour réglementer les nouvelles activités, ces textes n'ont plus un cadre législatif adapté. Il est donc très urgent de rationaliser ce domaine en rassemblant dans une loi unique les grands principes régissant l'aviation civile dans la Principauté et ce d'autant plus que lors de ses audits périodiques, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) relève le défaut de législation conforme à ses standards.

Il convient également de prendre en compte le développement d'activités aéronautiques nouvelles, telles que les drones, ou la mise en œuvre des mesures nouvelles sur l'héliport de Monaco, tels les contrôles de sûreté ou encore la réalisation d'opérations de transport et de manutention par hélicoptère. Enfin, la Principauté doit pouvoir s'adapter à l'évolution des tâches aéronautiques qui, jusqu'à présent effectuées par l'Etat, peuvent désormais être sous-traitées. C'est le cas de l'assistance en escale ou de l'exploitation d'un aéroport. Il conviendra donc de disposer d'un cadre législatif permettant à l'Etat d'opérer un contrôle sur les activités aéronautiques effectuées par des tiers.

Cette nouvelle loi permettra enfin de satisfaire pleinement les engagements contractés par la Principauté. En effet, si dès 1935, l'Ordonnance Souveraine n° 1.762 du 28 juillet 1935 relative au contrôle sanitaire de la navigation aérienne rendait exécutoire la Convention de La Haye du 12 avril 1933 relative au contrôle sanitaire de la navigation aérienne, la Principauté est, depuis cette date, devenue partie aux principaux engagements internationaux adoptés en la matière.

Ainsi, à ce jour, a-t-elle adhéré à la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 et à la suite, à la Convention de Genève du 19 juin 1948 et au Protocole de La Haye du 28 septembre 1955 modifiant la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929.

Elle a ensuite rendu exécutoires les conventions de La Haye du 16 décembre 1970 relatives à la répression de la capture illicite d'aéronefs, de Tokyo du 14 septembre 1963 concernant les infractions et certains actes survenant à bord d'aéronefs et de Montréal du 23 septembre 1971 traitant de la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile qui a été complétée par le Protocole du 24 février 1988 pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale.

Face à l'ensemble de ces évolutions, il lui appartient aujourd'hui de mettre à jour son dispositif législatif.

Aussi, le présent projet de loi propose-t-il, d'une part, la refonte de la loi n° 622 de manière à en combler les lacunes et en corriger les inadaptations et, d'autre part, en procédant aux harmonisations nécessaires avec les stipulations des conventions, d'introduire en droit interne les règles de droit international découlant de ces actes.

Sous le bénéfice de ces considérations d'ordre général, le présent projet de loi appelle les observations ci-après.

Le texte est structuré en six titres. Ceux-ci traitent successivement des aéronefs (titre I), du personnel navigant (titre II), des aéroports (titre III), de la navigation aérienne (titre IV), du transport aérien (titre V) et des dispositions finales (titre VI).

TITRE PREMIER

Consacré aux aéronefs, le titre premier comprend huit chapitres comportant les éléments constitutifs du régime commun à tous les types d'aéronefs. Il réunit, outre des dispositions générales (chapitre I), les règles se rapportant à l'immatriculation (chapitre II), à la propriété (chapitre III), à la saisie et à la vente forcée (chapitre IV), au droit de rétention des aéronefs (chapitre V) ainsi qu'à la police de leur circulation (chapitre VI), aux dommages causés aux tiers (chapitre VII) ainsi qu'à l'enquête technique (chapitre VIII) .

Le texte donne tout d'abord, dans son article premier, la définition de l'aéronef dans le cadre d'application de la loi. L'approche retenue est beaucoup plus large que celle de la loi n° 622 qui qualifiait d'aéronefs « *tous les appareils destinés au transport aérien de personnes ou de choses* ».

Cette disposition apparaît aujourd'hui incomplète et ne correspond plus à la définition retenue par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) dans différentes annexes à la Convention de Chicago (annexes I, II, VI, VII, VIII, XI, XIII, XVI). Aussi, le projet de loi propose-t-il d'englober, pour les soumettre à la présente législation, l'ensemble des appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs.

Conséquence de l'élargissement de la définition de l'aéronef, le texte distingue deux régimes, celui des aéronefs immatriculés et celui de ceux à qui l'intégralité des dispositions de la loi ne peut être applicable mais pour lesquels un encadrement est cependant nécessaire.

Le projet de loi réitère, dans son article 2, le principe de la loi n° 622 selon lequel seuls les aéronefs d'Etat et exclusivement affectés à un service public n'entrent pas dans le champ d'application de la loi, sauf en ce qui concerne les règles relatives à la responsabilité du propriétaire et de l'exploitant. Cette disposition permet d'être en conformité avec l'article 3 de la Convention de Chicago précitée.

Le chapitre II établit ensuite, dans un dispositif plus complet que celui résultant de l'article 3 de la loi n° 622, les règles relatives à l'immatriculation de l'aéronef.

Il est important de constater qu'indépendamment des dispositions contenues dans la loi n° 622, différents textes d'application ont actuellement trait à l'immatriculation des aéronefs. Il s'agit de :

- l'Ordonnance Souveraine n° 5.688 du 30 octobre 1975 (articles 1, 2 et 3) ;
- l'arrêté ministériel n° 75-453 du 24 octobre 1975 (article 2) ;
- l'Ordonnance Souveraine n° 7.101 du 5 mai 1981 (articles 1, 4 et 5) ;
- l'Ordonnance Souveraine n° 11.354 du 4 octobre 1994 (article 1) ;
- l'arrêté ministériel n° 94-495 du 12 octobre 1994 (article 2).

Or, la diversité de ces textes qui, pour certains d'entre eux, ont abrogé des dispositions antérieures, ne permet pas une vision d'ensemble de la réglementation applicable à la matière.

Aussi, le présent projet propose-t-il de reprendre les dispositions éparses sur l'immatriculation pour les insérer dans un dispositif plus complet qui sera précisé par ordonnance souveraine.

Ainsi, l'article 3 pose le principe de l'immatriculation obligatoire de l'aéronef en circulation.

L'article 4 exempte d'immatriculation certains types d'aéronefs auxquels tous les articles de la loi ne doivent et ne peuvent pas s'appliquer. Il définit ainsi les aéronefs télépilotés (modèles réduits, drones), les ballons libres légers (ballons sondes), les planeurs ultralégers (parapente, deltaplane), et les aéronefs tractés (cerfs-volants, parachutes ascensionnels).

Chaque article de la loi fait ensuite la différence entre les dispositions devant s'appliquer à tous les aéronefs ou aux seuls aéronefs immatriculés.

La loi fixe également les conditions matérielles de l'immatriculation dont elle détermine les effets. L'immatriculation procède ainsi de l'inscription de l'aéronef sur un registre tenu par le service chargé de l'aviation civile. Tout intéressé a accès aux informations qui y sont portées.

Aux termes de l'article 5, l'immatriculation emporte alors attribution de la nationalité monégasque pour l'aéronef qui remplit les conditions fixées à l'article 6. Ce dernier reprend les dispositions de l'article 5 de la loi n° 622 en exigeant, dans les sociétés de personnes, que tous les commandités, et non plus les commanditaires, soient de nationalité monégasque ou domiciliés à Monaco et en y ajoutant la possibilité d'immatriculer un aéronef acquis par crédit-bail.

La première modification se justifie par la responsabilité indéfinie et solidaire des associés commandités. L'introduction du crédit-bail permet, pour sa part, de prendre en considération un moyen d'acquisition de la propriété de plus en plus répandu en pratique.

Afin d'assurer la tenue à jour du registre d'immatriculation, les modifications affectant les caractéristiques de l'appareil doivent, en vertu de l'article 7, être déclarées.

Les conditions de radiation d'un aéronef du registre monégasque d'immatriculation, d'office ou à la demande du propriétaire, sont définies par les articles 8 et 9 du projet de loi. Ceux-ci sont complétés par l'article 10 qui prévoit l'édiction de mesures d'application par ordonnance souveraine.

Le texte détermine ensuite, dans son article 11, la compétence du président du Tribunal de première instance pour les contestations qui s'élèveraient en matière d'immatriculation ou de radiation. Dans un souci d'efficacité, il est alors proposé d'adopter la procédure de droit commun du référé.

Le chapitre III contient 18 articles relatifs à la propriété et les sûretés grevant les aéronefs immatriculés.

Instaurant un dispositif autonome par rapport au droit commun, il attribue notamment à ces sûretés et à la saisie de l'aéronef, un régime spécifique.

En effet, alors que la loi n° 622 renvoie aux règles sur l'hypothèque maritime de l'Ordonnance du 16 octobre 1915, le projet de loi propose l'instauration de règles propres à la matière.

Cette approche se justifie dans la mesure où l'acquisition d'aéronefs implique des investissements importants, favorisant en pratique la réalisation d'opérations de crédit. Les règles retenues sont alors issues, pour la plupart, de la Convention de Genève du 19 juin 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur l'aéronef.

Ainsi, si l'aéronef est un bien meuble pour l'application du Code civil, la cession de propriété n'est opposable aux tiers, en vertu de l'article 12, que par la transcription au registre d'immatriculation.

Une hypothèque conventionnelle, susceptible de grever un ou plusieurs aéronefs appartenant au même propriétaire, est instituée par l'article 13 qui en précise l'assiette.

Les conditions particulières de l'hypothèque constituée sur un aéronef en construction sont fixées par l'article 14, complété par l'article 15 en ce qui concerne les modalités d'extension, à titre accessoire, de l'hypothèque aux pièces de rechange.

L'acte constitutif de l'hypothèque, sa publicité et sa conservation sont entourés des formalités établies aux articles 16 à 19. Le droit de suite est prévu à l'article 20.

Le texte institue en outre, dans son article 21, une subrogation au profit du créancier hypothécaire en ce qui concerne l'indemnité due par l'assureur à l'assuré en cas de perte de l'aéronef ou de dommages causés à celui-ci. Il incombe toutefois à l'assureur de vérifier avant règlement de l'indemnité s'il existe des créanciers hypothécaires, le paiement à l'assuré fait au mépris des droits de ceux-ci n'ayant point d'effet libératoire.

Par ailleurs, si l'article 22 rend applicables les règles de droit commun concernant l'extinction de l'hypothèque, l'ordre des créances fait l'objet de dispositions détaillées dans les articles 23 à 26.

Le projet de loi soumet enfin le transfert d'immatriculation d'un aéronef du registre d'un Etat à celui d'un autre aux conditions préalables de mainlevée des droits inscrits ou de consentement des titulaires, conformément aux articles 27 et 28.

Les dispositions relatives à la saisie et à la vente forcée de l'aéronef immatriculé, contenues dans les articles 11 à 13 de la loi n° 622, font l'objet du chapitre IV du projet de loi. Alors que la loi en vigueur renvoie aux dispositions du Code de commerce, le présent projet établit, dans ses articles 30 à 45, les modalités de chaque procédure et notamment les mesures de publicité qui doivent entourer ces actions.

Distingué de la saisie et de la vente forcée, tant par ses buts que par la procédure qui lui est applicable, le droit de rétention de l'aéronef immatriculé fait l'objet du chapitre V du projet de loi. Celui-ci définit les situations dans lesquelles ce droit peut être mis en œuvre en distinguant son exercice par l'autorité publique, de sa décision par le président du Tribunal de première instance.

Ainsi, l'article 46 ouvre-t-il la possibilité au Ministre d'Etat de retenir, à titre conservatoire, tout aéronef monégasque ou étranger qui ne remplit pas les conditions pour naviguer, dont le pilote a commis une infraction ou en cas de non-paiement des redevances aéroportuaires.

L'article 47 prévoit quant à lui la possibilité pour le président du Tribunal de première instance d'ordonner la rétention d'un aéronef appartenant à un ressortissant étranger en cas de dommages causés aux personnes et aux biens.

Le chapitre VI pose les règles de la police de la circulation des aéronefs immatriculés.

Dans ce cadre, l'article 48 fixe les exigences qui doivent être remplies pour que l'aéronef puisse être utilisé pour la circulation aérienne. Il s'agit notamment de la détention d'un document de navigabilité qui constitue, avec l'immatriculation, une condition nécessaire.

Pour sa part, la liste des documents devant se trouver à bord de l'aéronef sera fixée par arrêté ministériel.

Parmi les documents de navigabilité, le projet de loi distingue, dans son article 49, le certificat de navigabilité du laissez-passer. Ce dernier est accordé à titre provisoire, pour un convoi, des essais de certification, par exemple, lorsque, conformément à l'article 51, des circonstances particulières le justifient.

Les conditions requises pour la délivrance du certificat de navigabilité sont fixées à l'article 50 que complète l'article 52 en ce qui concerne la reconnaissance des documents étrangers.

Alors que la loi n° 622 n'évoque pas les aspects liés à la maintenance des aéronefs, qui constitue pourtant l'un des éléments nécessaires pour le maintien en état de validité du certificat de navigabilité, le dispositif proposé prévoit la possibilité de sa suspension ou de son retrait lorsque les conditions nécessaires à son maintien en état de validité ne sont plus remplies.

Les articles 51 et 52 du projet de loi réitèrent ensuite les dispositions de l'article 22 de la loi n° 622 en ce qui concerne la reconnaissance des titres étrangers équivalents.

L'insertion des dispositions de l'article 53, déterminant les conditions du contrôle technique des aéronefs, permettra à la Principauté de se conformer pleinement à la Convention de Chicago, en vertu de laquelle chaque Etat doit mettre en place une autorité de l'aviation civile qui soit dotée des pouvoirs lui permettant d'assurer une mission de surveillance de manière à ce que la réglementation soit correctement mise en œuvre et respectée par les opérateurs et les usagers.

En effet, au regard de la Convention relative à l'aviation civile internationale, il incombe aux Etats contractants de veiller au respect et à la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées figurant dans les annexes de cette convention. Les Etats sont donc chargés, à ce titre, de superviser les activités d'organismes tiers lorsqu'une partie de leurs obligations leur a été déléguée.

Or, la loi en vigueur ne traite pas du dispositif qui permettrait au service chargé de l'aviation civile d'assurer une supervision sur les activités menées par l'organisme de contrôle, en l'occurrence le Bureau VERITAS, dans le cadre de la délégation instaurée par l'arrêté ministériel n° 58-226 du 4 juillet 1958 relatif au contrôle et au maintien des certificats de navigabilité des aéronefs civils.

L'article 53 a par ailleurs pour objet de pallier une autre carence de la loi n° 622 en permettant aux agents du service chargé de l'aviation civile ou à ceux de l'organisme tiers d'accéder aux installations de l'opérateur et de se faire communiquer toute la documentation nécessaire pour assurer efficacement les tâches du contrôle technique.

Dans la même perspective, l'article 54, reprenant l'article 21 de la loi n° 622, soumet au contrôle et à la surveillance du Ministre d'Etat tout aéronef faisant escale à Monaco.

Enfin, l'article 55 fait figurer dans la loi le principe de l'article 4 de l'Ordonnance Souveraine n° 5.688 du 30 octobre 1975 selon lequel les dépenses entraînées pour le contrôle de l'aéronef incombent au propriétaire. Cette disposition a pour objet d'éviter les contestations.

Le chapitre VII relatif aux dommages causés aux tiers fixe, dans ses articles 56 à 60, les règles de responsabilité dans les différentes hypothèses de dommages causés à un autre aéronef en évolution ou aux personnes et aux biens situés à la surface.

Le chapitre VIII traite quant à lui des enquêtes d'accidents ou d'incidents telles qu'elles sont rendues obligatoires par les règles de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) ; ainsi l'article 61 en fixe l'obligation, tandis que l'article 62 en définit le champ d'application et, conformément à la nouvelle réglementation internationale en vigueur depuis novembre 2013 (annexe 19 à la Convention de Chicago intitulée « *Gestion de la sécurité* »), permet de protéger dans son deuxième alinéa le donneur d'alerte, source d'information sur les incidents.

L'article 63, toujours selon les dispositions de la Convention de Chicago, permet de déléguer à un état tiers cette mission (ce qui d'ailleurs a déjà fait l'objet d'un accord entre la Principauté de Monaco et la République Française en date du 24 janvier 1991).

Enfin, l'article 64 renvoie à une ordonnance souveraine le soin de préciser les modalités pratiques de réalisation de cette enquête, celles-ci pouvant évoluer en fonction des règles fixées par l'O.A.C.I.

Contrairement aux chapitres I à VI qui ne s'appliquent qu'aux aéronefs immatriculés, les chapitres VII et VIII s'appliquent à tous les aéronefs, y compris à ceux qui ne sont pas immatriculés.

TITRE II

Les dispositions relatives au personnel navigant sont réunies dans le titre II du projet de loi qui s'articule en trois chapitres : un premier chapitre pour les dispositions générales, un second sur les titres aéronautiques et un troisième et dernier chapitre sur les responsabilités et la discipline.

De toute évidence, les dispositions de ce titre II s'appliquent principalement aux équipages des aéronefs immatriculés. Toutefois, les dispositions du chapitre III relatif à la responsabilité et à la discipline peuvent s'appliquer *mutatis mutandis* aux télépilotes.

Dans le cadre des dispositions générales du chapitre I de ce titre, les articles 65 à 69 précisent la définition de l'équipage ainsi que le rôle et les responsabilités du commandant de bord.

La composition de l'équipage est déterminée en fonction du type de l'aéronef et des missions qu'il est appelé à effectuer.

Le principe selon lequel le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage doivent être munis de titres et qualifications est posé par l'article 68.

Les documents relatifs à l'aéronef et à l'équipage doivent pouvoir être présentés à tout contrôle, conformément à l'article 69. Dans le but d'assurer la sécurité du transport aérien, cette disposition permettra un contrôle des aéronefs faisant escale dans la Principauté.

Les conditions de délivrance des titres aéronautiques, de validation pour ceux émanant d'un Etat étranger ainsi que de suspension et de retrait des licences, sont fixées par les articles 70 à 72 du chapitre II.

Le projet de loi précise ainsi que les licences et les validations sont délivrées par le chef du service chargé de l'aviation civile.

Il prévoit toutefois, pour les licences professionnelles, que ledit service délivre des licences sur la base de celles en cours de validité délivrées par un Etat membre de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (A.E.S.A.).

En complément, le chapitre III relatif à la responsabilité et à la discipline pose, dans son article 73, l'obligation pour les pilotes, au cours de la circulation aérienne, de se conformer aux règlements relatifs à la police de la circulation.

Dans les cas où une infraction aux lois ou règlements relatifs à l'aviation civile serait relevée à l'encontre d'une personne chargée de la conduite d'un aéronef, la loi prévoit, dans ses articles 74 et 75, la mise en œuvre de sanctions disciplinaires.

TITRE III

Les aérodromes font l'objet du titre III du projet de loi qui réunit quatre chapitres respectivement consacrés aux dispositions générales (chapitre I), à la création, l'utilisation et la gestion des aérodromes (chapitre II), aux servitudes aéronautiques (chapitre III) et aux services d'assistance en escale (chapitre IV).

Aux termes de l'article 76, l'atterrissage, le décollage et la circulation des aéronefs immatriculés à la surface ne peuvent se faire que sur des aérodromes dont l'article 77 apporte la définition.

L'approche retenue s'inscrit dans la perspective de l'annexe 14 de la convention relative à l'aviation civile internationale qui précise qu'un aérodrome est une « *surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface* ».

S'agissant de la création des aérodromes, le projet de loi reprend, dans ses articles 78 et 79, les dispositions des articles 29 et 30 de la loi n° 622 dont l'application n'a pas suscité de difficulté.

Le principe de l'autorisation préalable du Ministre d'Etat est réitéré. Il en est de même de la possibilité pour l'autorité administrative de suspendre ou de révoquer l'autorisation, après mise en demeure, en cas d'infraction aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

De plus, dans un souci de sécurité renforcée, le projet de loi apporte un complément en précisant que la modification des éléments figurant dans l'autorisation initiale doit faire l'objet d'une nouvelle autorisation préalable.

L'article 80 introduit la notion d'une zone réservée de l'aérodrome, non librement accessible au public, telle que préconisée par l'O.A.C.I. depuis 1975 dans l'annexe 17 à la convention de Chicago relative à la sûreté de l'aviation civile.

L'article 81 traite des contrôles physiques de sûreté (passage sous les portiques détecteurs de métaux, fouille manuelle, passage des bagages aux rayons X) qui sont imposés par l'O.A.C.I. (norme 4.1.1 de l'annexe 17 à la convention de Chicago).

C'est ainsi que le projet de loi consacre le principe d'une inspection-filtrage qui, faisant appel à un dispositif d'imagerie ne permettant pas d'identifier les personnes, a vocation à assurer les conditions optimales de sécurité concernant l'accès en particulier aux aéronefs.

Tel est l'objet des premiers alinéas de l'article 81.

Cet article introduit également un agrément par l'Etat pour tous les personnels chargés de ces contrôles, et les conditions et modalités de son retrait. Cet agrément est une obligation internationale depuis 2001 (norme 3.4.3 de l'annexe 17 à la convention de Chicago).

Une nouvelle disposition figure également à l'article 82 permettant au créateur d'un aérodrome d'en confier la gestion à un exploitant. L'adoption de cette disposition permettrait de couvrir des situations qui pourraient se présenter à l'avenir.

L'article 83 permet à l'Etat de contrôler les conditions relatives à la sécurité des installations, des services, des équipements et de l'exploitation des aérodromes, d'une part, par la rédaction de textes réglementaires (programme de sûreté, manuel d'exploitation de l'aérodrome, etc.) et d'autre part par le biais d'une autorisation d'exploitation, dans le cas d'aérodromes qui ne seraient pas gérés par l'Etat.

Afin d'assurer l'effectivité des dispositions qui précèdent, l'article 84 fixe les pouvoirs des agents du service chargé de l'aviation civile. Ces derniers se voient ainsi conférer des possibilités d'accès à l'aérodrome et à ses dépendances ainsi qu'aux documents nécessaires à l'exercice de leurs contrôles. Les dispositions projetées s'inspirent de celles adoptées par la loi n° 1.420 du 1^{er} décembre 2015 portant modification des articles 18 et 19 de la loi n° 1.165 du 23 décembre 1993 relative à la protection des informations nominatives, modifiée, lesquelles ont fixé un cadre juridique aux opérations de contrôle des agents assermentés de la C.C.I.N. tenant compte de la jurisprudence du Tribunal Suprême qui a posé de nouvelles exigences en matière de garanties procédurales.

L'article 85 du projet de loi établit les règles particulières applicables en cas d'atterrissage sur une propriété privée.

L'article 86 renvoie à un arrêté ministériel la détermination des procédures applicables aux hydravions.

Dans le but d'assurer la sécurité du trafic ou la sûreté des passagers, l'article 87 permet au service chargé de l'aviation civile de prendre toutes mesures pour faire réparer les dégradations ou enlever les obstacles constituant des entraves à l'exploitation. En cas d'urgence, ces mesures peuvent être exécutées d'office aux frais de la personne responsable.

L'article 88 introduit le droit pour le gestionnaire d'un aérodrome de percevoir des redevances pour les services rendus.

Le chapitre III, très court, avec un unique article (article 89), prévoit la possibilité d'établir des servitudes de dégagement et de balisage autour des aérodromes.

Le chapitre IV régit les services d'assistances en escale. Ces services se sont fortement développés au fil des années. Ils représentent la majorité des opérations effectuées au sol sur un aérodrome. Il devient donc nécessaire d'y consacrer un chapitre dans le projet de loi.

L'article 90 définit les services régis par ce nouveau chapitre. Si les compagnies aériennes basées à l'héliport de Monaco disposent des personnels nécessaires pour effectuer ces opérations (traitement bagages, passagers, carburant, etc.), ce n'est pas le cas des opérateurs extérieurs où le seul personnel présent est le pilote de l'aéronef. Compte tenu des contraintes particulières en matière d'espace et de capacité des installations de l'héliport de Monaco, il convient de pouvoir imposer à ces opérateurs extérieurs d'avoir recours aux services du personnel d'une compagnie basée. Tel est l'objet de l'article 91.

Avec les mêmes objectifs de sécurité, l'article 92 va permettre à l'Etat de s'assurer que les compagnies d'assistance locales effectuent leurs opérations en respectant les règles de sûreté et de sécurité applicables sur l'aérodrome, donnant ainsi une base juridique plus sûre aux dispositions de l'arrêté ministériel n° 94-291 du 4 juillet 1994, définissant les conditions d'utilisation et de fonctionnement de l'héliport de Monaco. Cet article soumet également les activités d'assistance à un agrément d'Etat.

TITRE IV

Le titre IV du projet de loi pose les principes de la navigation aérienne répondant notamment aux exigences de la convention relative à l'aviation civile internationale. Il comporte quatre chapitres, le premier traitant des dispositions générales et les suivants respectivement de l'utilisation de l'espace aérien monégasque (chapitre II), de la circulation aérienne (chapitre III) et de la police de la circulation aérienne (chapitre IV).

Dans le cadre du chapitre I de ce titre, l'article 93 définit, conformément à la convention franco-monégasque de délimitation maritime, l'espace aérien monégasque qui, aux termes de l'article 94, fait l'objet d'un classement selon les normes internationales reconnues par la Principauté.

Les conditions générales d'utilisation de l'espace aérien monégasque sont définies par les articles 95, 97 et 98 du chapitre II.

L'article 96 traite de conditions d'utilisation plus spécifiques en renvoyant à des arrêtés ministériels les règles d'emploi particulières de certaines catégories d'aéronefs, tels les drones, par exemple.

L'article 98 traite dans son premier alinéa des modalités selon lesquelles les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien monégasque peuvent être confiés à un autre Etat. Cette dernière disposition fait référence à la convention du 24 janvier 1991 relative à la circulation aérienne conclue entre les gouvernements monégasque et français, comportant la délégation de la gestion d'une partie de l'espace aérien et sur la base de laquelle ont été signés des arrangements administratifs concernant :

- l'organisation des opérations de recherche et de sauvetage en cas d'accident d'aéronefs ;

- l'accès de l'administration monégasque au réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques et aux modalités de publication des informations aéronautiques ;
- les conditions de vol des aéronefs de la circulation aérienne générale à l'intérieur de la zone réglementée monégasque ;
- les enquêtes sur les accidents et incidents des aéronefs civils survenus dans l'espace aérien ou sur le territoire de la Principauté.

Dans son deuxième alinéa, l'article 98 introduit une condition d'aptitude médicale à la profession de contrôleur aérien et une licence d'exercice afin de s'assurer que les contrôleurs disposent en permanence, dans l'exercice de leurs fonctions, des aptitudes médicales et techniques indispensables pour exercer un métier de haute responsabilité qui impacte directement la sécurité des vols. La compétence des contrôleurs aériens est, en effet, une composante essentielle de la sécurité aérienne. Après leur recrutement, les contrôleurs ne pourront exercer leurs fonctions qu'après la délivrance d'une licence, ou d'une licence stagiaire, par le directeur de l'aviation civile.

Les qualifications et mentions d'unité portées sur la licence déterminent ce que le contrôleur a le droit de faire. Elles doivent être validées périodiquement.

La circulation aérienne fait l'objet des articles 99 à 102 du chapitre III qui posent les principes relatifs au survol, au décollage, à l'atterrissage et à l'amerrissage des aéronefs. Dans le droit fil des articles 24 et 25 de la loi n° 622, le projet de loi confirme l'interdiction des vols d'acrobatie et soumet à autorisation administrative les évolutions constituant des spectacles publics.

Dans le cadre du chapitre IV relatif à la police de la circulation aérienne, l'article 103 énonce le principe du contrôle exercé par le service chargé de l'aviation civile sur la navigation aérienne.

L'article 104 prévoit un agrément pour certains exploitants d'aéronefs télépilotes (drones et aéromodèles) dont les conditions sont fixées par arrêté ministériel.

Afin, par ailleurs, de garantir la plus grande sécurité lors de survols de la Principauté par des hélicoptères, l'article 105 fixe les dispositions particulières applicables au travail aérien qui fait notamment l'objet de dispositions dans l'accord relatif aux relations aériennes entre la France et la Principauté du 25 octobre 2002.

L'article 106 reprend l'interdiction sans autorisation de prises de vue aérienne, déjà prévue par l'article 19 de la loi n° 622.

L'article 107 reprend les interdictions, sauf autorisations exceptionnelles de différents transports, déjà prévues par l'article 18 de la loi n° 622.

Les appareils radiotéléphoniques obéissent, pour leur part, au régime spécifique fixé à l'article 108 qui réitère, en la matière, l'article 20 de la loi n° 622, à l'exception de son dernier alinéa. Ce dernier prévoyait en effet l'obligation pour les hommes d'équipage affectés au service de la radiotélégraphie d'être munis d'une licence spéciale.

Enfin, le jet de marchandises ou d'objets quelconques d'un appareil en évolution obéit aux règles établies à l'article 109. Ce dernier détermine la responsabilité qui en découle en cas de force majeure.

TITRE V

Le transport aérien est traité dans le titre V du projet de loi qui rassemble, en les complétant, les dispositions de la loi n° 622 consacrées à la matière ainsi que celles de l'Ordonnance Souveraine n° 7.101 du 5 mai 1981 en ce qui concerne l'autorisation administrative qui doit être accordée pour l'exploitation d'un service aérien de transport de personnes ou de marchandises. Le titre V comporte six chapitres, relatifs aux dispositions générales (chapitre I), au certificat de transporteur aérien (chapitre II) et à la licence d'exploitation (chapitre III), au contrat de transport (chapitre IV), à la location d'aéronefs (chapitre V) et enfin aux transports sanitaires (chapitre VI).

Dans le cadre du chapitre I contenant les dispositions générales, l'article 110 définit le transport aérien afin de déterminer précisément l'activité visée.

En complément, l'article 111 du projet de loi, reprenant l'article 37 de la loi n° 622, apporte la définition de l'exploitant.

Les documents nécessaires à l'exercice de l'activité de transport aérien sont déterminés dans les chapitres II et III, respectivement consacrés au certificat de transporteur aérien et à la licence d'exploitation.

Dans ses articles 112 à 117, le projet de loi distingue, en effet, se démarquant sur ce point des dispositions de la loi n° 622, le certificat de transporteur aérien dont doit être titulaire l'exploitant qui souhaite exercer une activité de transport aérien, de l'autorisation de transport aérien qui est subordonnée à la délivrance d'une licence d'exploitation.

Ces deux documents sont ainsi distincts et ne sont pas délivrés au regard des mêmes exigences.

Ainsi, le premier document, qui est délivré par l'autorité de l'aviation civile, vise-t-il à certifier que l'exploitant a les capacités techniques pour assurer l'exploitation d'un certain type d'aéronefs. Celui-ci devra, pour ce faire, démontrer qu'il dispose d'une organisation appropriée, d'une méthode de contrôle et de supervision des vols, d'un programme de formation et de dispositions en matière d'entretien qui soient compatibles avec la nature des vols qui sont effectués.

Le second document est une autorisation qui est accordée à l'exploitant pour l'autoriser à effectuer du transport aérien après avoir vérifié qu'il dispose des garanties morales, financières et techniques nécessaires pour exploiter le service et après examen de l'opportunité de la création du service aérien considéré.

Les conditions du contrat de transport, objet du chapitre IV, sont fixées dans les articles 118 et 119 du projet de loi, régissant respectivement les transports de passagers et de marchandises.

Dans ses articles 120 et 121, la loi régit la location d'aéronefs qui fait l'objet du chapitre V du titre V, en distinguant la location proprement dite de l'affrètement.

Alors que la location, dont la durée n'est pas limitée, s'effectue toujours coque nue en ne concernant que l'appareil sans pouvoir prendre en compte la mise à disposition du personnel navigant, l'affrètement comprend la mise à disposition d'un aéronef et de son équipage. Sa durée est limitée et déterminée par la série de vols à effectuer.

Afin de régler les questions de responsabilité entre les deux parties au contrat, la loi permet au loueur de faire mentionner la location sur le registre des immatriculations, celui-ci demeurant responsable de l'utilisation de l'appareil lorsque la mention n'y est pas portée.

L'article 122 pose conformément aux dispositions de l'article 83 bis de la convention relative à l'aviation civile internationale le principe du transfert de certaines fonctions et obligations à un Etat tiers pays de l'exploitant, déchargeant ainsi l'Etat d'immatriculation de sa responsabilité.

Enfin, l'article 123 du chapitre VI relatif aux transports sanitaires établit le principe essentiel de leur autorisation et de leur contrôle. L'introduction dans la loi de cette disposition constitue une novation par rapport à la loi n° 622 qui ignore les transports sanitaires, ces derniers faisant actuellement l'objet de dispositions réglementaires.

TITRE VI

Le titre VI comporte les dispositions finales de la loi réparties en deux chapitres : les dispositions pénales (chapitre I) et la disposition abrogative (chapitre II). Sont ainsi fixées aux articles 124 à 146 du chapitre I les sanctions pénales applicables aux infractions à la loi. Ces dernières, dans un souci de lisibilité, sont mentionnées par rapport aux parties de la loi auxquelles elles font référence.

Les articles 138 et 141 autorisent la saisie et la confiscation des aéronefs non immatriculés définis à l'article 4, tels que les drones, et des matériels de prise de vue, en cas d'infraction aux dispositions de la loi et de leurs textes d'application par les usagers ou exploitants de tels engins.

Enfin le chapitre II, dans son article 147, comporte la disposition abrogative des textes antérieurs ou contraires à la présente loi.

Tel est l'objet du présent projet de loi.

**

PROJET DE LOI

TITRE PREMIER DES AERONEFS

CHAPITRE PREMIER DES DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE PREMIER

Sont qualifiés d'aéronefs, pour l'application de la présente loi, tous les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs.

ARTICLE 2

Les aéronefs appartenant à l'Etat 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.

CHAPITRE II DE L'IMMATRICULATION

ARTICLE 3

Sous réserve des dispositions de l'article 4, un aéronef ne peut être utilisé pour la circulation aérienne que s'il est immatriculé.

ARTICLE 4

Sont exemptés d'immatriculation les aéronefs définis ainsi qu'il suit :

- aéronef télépiloté : aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage ;
- ballon libre léger : ballon libre non habité de masse inférieur à 4 kg ;
- planeur ultra léger : aéronef non motopropulsé, apte à décoller et atterrir aisément en utilisant l'énergie musculaire du pilote et l'énergie potentielle ;
- aéronef tracté : aéronef non motopropulsé tracté depuis le sol.