

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

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 modification par la loi n° 1.036 du 26 juin 1981.

Il apparaît aujourd'hui insuffisant face aux nouvelles caractéristiques du trafic aérien ainsi qu'aux exigences accrues de son contrôle et de sa sécurité.

La densification du trafic aéronautique et la réalisation d'opérations de transport et de manutention par hélicoptères rendent en effet nécessaire l'adaptation plus complète de la loi dont les dispositions ne satisfont plus pleinement aux engagements contractés par la Principauté.

Car, 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 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 aérodromes (titre III), de la navigation aérienne (titre IV), du transport aérien (titre V) et des dispositions finales (titre VI).

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 plus large que celle de la loi n° 622 qui qualifie d'aéronefs « tous les appareils destinés au transport aérien de personnes ou de choses ».

En effet, cette disposition apparaît aujourd'hui incomplète et ne correspond pas à la définition retenue par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) 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.

En conformité avec l'article 3 de la Convention de Chicago précitée, 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.

Le texte 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. Celles-ci font l'objet du chapitre II et s'inscrivent dans la perspective de l'article 29 de la Convention relative à l'aviation civile internationale selon lequel tout aéronef employé à la navigation internationale doit, entre autres exigences, être immatriculé.

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, le principe de l'immatriculation obligatoire de l'aéronef pour circuler est-il posé par l'article 3.

Toutefois, compte tenu de la variété très large des engins susceptibles d'être considérés comme aéronefs au regard de la définition proposée, la loi prévoit une exception à l'immatriculation pour certains types d'aéronefs, dans les conditions fixées par ordonnance souveraine. Cette disposition permettra notamment d'exclure des engins comme les ailes volantes ou les parachutes ascensionnels qui, bien que s'élevant dans les airs, peuvent être exonérés de cette obligation.

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 de l'Aviation Civile. Tout intéressé a accès aux informations qui y sont portées.

Aux termes de l'article 4, l'immatriculation emporte alors attribution de la nationalité monégasque pour l'aéronef qui remplit les conditions fixées à l'article 5. 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 6, 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 7 et 8 du projet de loi. Ceux-ci sont complétés par l'article 9 qui prévoit l'édition de mesures d'application par ordonnance souveraine.

Le texte détermine ensuite, dans son article 10, 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.

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 11, 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 12 qui en précise l'assiette.

Les conditions particulières de l'hypothèque constituée sur un aéronef en construction sont fixées par l'article 13, complété par l'article 14 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 15 à 18. Le droit de suite est prévu à l'article 19.

Le texte institue en outre, dans son article 20, une subrogation au profit du créancier hypothécaire en ce qui concerne l'indemnité due par l'assureur à l'assuré au 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 21 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 22 à 25.

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 26 et 27 ;

Les dispositions relatives à la saisie et la vente forcée de l'aéronef, 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 29 à 44, 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 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 45 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 46 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.

Dans ce cadre, l'article 47 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 48, 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 50, des circonstances particulières le justifient.

Les conditions requises pour la délivrance du certificat de navigabilité sont fixées à l'article 49 que complète l'article 51 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 50 et 51 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 52, 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 52 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 53, 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 54 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 55 à 59, 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 (OACI) ; ainsi l'article 60 en fixe l'obligation, tandis que l'article 61 en définit le champ d'application.

L'article 62, 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 63 renvoie à une ordonnance souveraine le soin de préciser les modalités pratiques de réalisation de cette enquête, celles-ci peuvent évoluer en fonction des règles fixées par l'OACI.

Les dispositions relatives au personnel navigant sont réunies dans le titre II du projet de loi.

Dans le cadre des dispositions générales du chapitre I de ce titre, les articles 64 à 68 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 67.

Les documents relatifs à l'aéronef et à l'équipage doivent pouvoir être présentés à tout contrôle, conformément à l'article 68. 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 69 à 71 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 des Joint Aviation Authorities (JAA) ou leur équivalent défini dans le cadre de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA).

En complément, le chapitre III relatif à la responsabilité et à la discipline pose, dans son article 72, 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 73 et 74, la mise en œuvre de sanctions disciplinaires.

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

Aux termes de l'article 75, l'atterrissage, le décollage et la circulation des aéronefs à la surface ne peuvent se faire que sur des aérodromes dont l'article 76, complété par 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 retirer 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 également une disposition spécifique en ce qui concerne l'emprise des aérodromes. En effet, si l'Arrêté Ministériel n° 94-291 du 4 juillet 1994, définissant les conditions d'utilisation et de fonctionnement de l'héliport de Monaco contient, dans son article 9, une disposition relative à la création d'une zone réservée, celle-ci ne se rattache à aucune disposition législative.

Le présent projet propose donc de compléter la loi sur ce point.

Une nouvelle disposition figurerait également à l'article 81 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.

Pour ce qui est de la gestion des aérodromes, le projet de loi introduit l'obligation, pour les structures qui n'appartiennent pas ou qui ne sont pas gérées par la Principauté, d'être certifiées dans les conditions fixées à l'article 82.

Cette disposition s'inscrit dans la perspective de l'annexe 14 « Aérodromes » de la Convention relative à l'aviation civile internationale, modifiée par un amendement adopté par le Conseil de l'OACI le 12 mars 2001 et entré en vigueur le 16 juillet 2002 qui requiert des Etats contractants de certifier, à compter du 27 novembre 2003, les aérodromes utilisés pour les vols internationaux en tenant compte des spécifications de ladite annexe et de mettre en place un système de gestion de la sécurité.

Ce système vise à certifier les aérodromes dont l'exploitation a été confiée à des tiers de manière à permettre à l'Etat de vérifier que les aérodromes ainsi exploités le sont conformément aux normes et pratiques recommandées, édictées par l'OACI.

Afin d'assurer l'effectivité des dispositions qui précèdent, l'article 83 fixe les pouvoirs des agents du service chargé de l'aviation civile. Ces derniers se voient ainsi conférer l'accès à tout moment à l'aérodrome et à ses dépendances ainsi qu'aux documents nécessaires à l'exercice de leurs contrôles.

Les articles 84 et 85 du projet de loi établissent ensuite les règles particulières applicables en cas d'atterrissage sur une propriété privée et d'amerrissage des hydravions.

Dans le but d'assurer la sécurité du trafic ou la sûreté des passagers, l'article 86 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 87 prévoit la possibilité pour le gestionnaire d'un aérodrome de percevoir des redevances pour les services rendus.

Par ailleurs, dans l'article 88 de son chapitre III, le projet de loi prévoit, la possibilité d'établir des servitudes de dégagement et de balisage autour des aérodromes.

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.

Dans le cadre du chapitre I de ce titre, l'article 89 définit, conformément à la Convention franco-monégasque de délimitation maritime, l'espace aérien monégasque qui, aux termes de l'article 90, fait l'objet d'un classement selon les normes internationales reconnues par la Principauté.

Les conditions d'utilisation de l'espace aérien monégasque sont définies par les articles 91 à 94 du chapitre II. Sont notamment fixées les conditions de survol du territoire et les 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.

La circulation aérienne fait l'objet des articles 95 à 98 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 99 énonce le principe du contrôle exercé par le service de l'aviation civile sur la navigation aérienne.

Afin, par ailleurs, de garantir la plus grande sécurité lors de survols de la Principauté par des hélicoptères, l'article 100 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 101 reprend les interdictions, sauf autorisations exceptionnelles de différents transports, déjà prévues par les articles 18 et 19 de la loi n° 622.

Les appareils radiotéléphoniques obéissent, pour leur part, au régime spécifique fixé à l'article 102 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 103. Ce dernier détermine la responsabilité qui en découle en cas de force majeure.

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.

Ainsi, dans le cadre du chapitre I contenant les dispositions générales, l'article 104 définit le transport aérien afin de déterminer précisément l'activité visée.

En complément, l'article 105 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 106 à 111, 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 et financières 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. La délivrance du certificat de transporteur aérien se fait dans les conditions fixées par l'annexe 6 « Exploitation technique des aéronefs » de la Convention relative à l'aviation civile internationale dont l'une des parties est consacrée aux vols internationaux d'hélicoptères.

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 112 et 113 du projet de loi, régissant respectivement les transports de passagers et de marchandises.

Dans ses articles 114 et 115, 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 116 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 117 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.

Le titre VI comporte les dispositions finales de la loi. Sont ainsi fixées aux articles 118 à 138 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 139 et 140 constituant le chapitre II, reprennent, dans le cadre des dispositions diverses de la loi, les articles 68 et 69 de la loi n° 622 en matière de constatation des infractions.

Enfin le chapitre III, dans son article 141, 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

Un aéronef ne peut être utilisé pour la circulation aérienne que s'il est immatriculé, à l'exception de certains types d'aéronefs exemptés dans les conditions définies par ordonnance souveraine.

##### ARTICLE 4

L'immatriculation d'un aéronef est réalisée par son inscription avec un numéro d'ordre sur un registre d'immatriculation tenu par le service chargé de l'aviation civile.

Tout aéronef immatriculé au registre monégasque a la nationalité monégasque. Il doit porter les marques de cette nationalité telles qu'elles sont définies par ordonnance souveraine qui détermine également les conditions de leur apposition.

Les modalités d'immatriculation d'un aéronef au registre monégasque sont fixées par ordonnance souveraine.

## ARTICLE 5

Un aéronef ne peut être immatriculé dans la Principauté que si les conditions suivantes sont remplies :

1°) il doit appartenir soit à un Monégasque, soit à un ressortissant étranger domicilié dans la Principauté, soit à une personne morale de droit monégasque si celle-ci remplit les conditions ci-après :

- dans les sociétés de personnes, tous les associés en nom et tous les commandités doivent être de nationalité monégasque ou, s'ils sont étrangers, domiciliés à Monaco,
- dans les sociétés par actions, le président du conseil d'administration ou l'administrateur délégué et les deux tiers au moins des administrateurs doivent être de nationalité monégasque ou, s'ils sont étrangers, domiciliés à Monaco,
- dans les sociétés civiles, le gérant et la majorité des porteurs de parts, doivent être de nationalité monégasque ou, s'ils sont étrangers, domiciliés à Monaco,
- dans les associations, les dirigeants statutaires et les trois quarts des membres doivent être de nationalité monégasque ou, s'ils sont étrangers, domiciliés à Monaco ;

2°) il ne doit pas être inscrit sur un registre étranger ;

3°) il doit être pourvu, selon le cas, d'un certificat de navigabilité ou d'un laissez-passer provisoire, délivré par le service chargé de l'aviation civile dans les conditions fixées au chapitre VI du présent titre.

Les aéronefs peuvent également être immatriculés à Monaco lorsqu'ils sont destinés à appartenir, après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail, soit :

- a) à un Monégasque ou à un ressortissant étranger domicilié dans la Principauté ;
- b) à une personne morale de droit monégasque remplissant les conditions fixées au chiffre 1 ;
- c) pour moitié, au moins, à un Monégasque ou à ressortissant étranger domicilié dans la Principauté et à une personne morale remplissant les conditions fixées au chiffre 1.

#### ARTICLE 6

L'immatriculation est attestée par la délivrance par le chef de service chargé de l'aviation civile d'un certificat d'immatriculation portant mention des caractéristiques et des éléments d'identification de l'aéronef et de son propriétaire. Ce certificat doit se trouver à bord de l'aéronef.

Toute modification aux caractéristiques ou aux éléments d'identification de l'aéronef doit être déclarée dans les trois mois au service chargé de l'aviation civile. Mention en est faite au registre d'immatriculation avec l'indication de sa date.

Tout intéressé peut se faire délivrer par le service chargé de l'aviation civile des copies conformes des mentions inscrites au registre.

#### ARTICLE 7

Un aéronef est rayé du registre d'immatriculation à la demande de son propriétaire.

#### ARTICLE 8

La radiation peut être effectuée d'office :

- lorsque le propriétaire ne remplit plus les conditions fixées à l'article 5 ou lorsqu'il cède son aéronef à une personne ne remplissant pas lesdites conditions ;
- lorsque l'aéronef n'a pas été contrôlé pendant trois ans dans les conditions fixées par arrêté ministériel ;
- lorsque l'aéronef est vendu à l'étranger,
- en cas de réforme de l'aéronef ou de détérioration le mettant définitivement hors d'état de navigabilité.

#### ARTICLE 9

Les conditions de la radiation d'un aéronef du registre d'immatriculation sont fixées par ordonnance souveraine.

## ARTICLE 10

Les contestations relatives à l'immatriculation et à la radiation d'un aéronef du registre d'immatriculation sont de la compétence du président du Tribunal de première instance statuant comme en référé, à la demande du Ministre d'Etat ou de tout intéressé.

### **CHAPITRE III DE LA PROPRIETE, DES HYPOTHEQUES ET DES PRIVILEGES**

## ARTICLE 11

L'aéronef est un bien meuble pour l'application des dispositions du Code civil.

Toutefois, la cession de propriété est constatée par acte authentique ou sous seing privé.

Elle ne produit effet à l'égard des tiers qu'à compter de la date de sa transcription au registre d'immatriculation, aux frais du pétitionnaire.

Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété doivent être inscrits sur le registre à la requête du nouveau propriétaire.

## ARTICLE 12

L'aéronef est susceptible d'hypothèque par la convention des parties.

L'hypothèque consentie sur l'aéronef s'étend, à moins de disposition contraire, à la cellule, aux moteurs, aux hélices, aux appareils de bord et autres accessoires, qu'ils fassent corps avec l'aéronef ou en soient temporairement séparés, dès lors qu'ils appartiennent à son propriétaire.

## ARTICLE 13

L'hypothèque peut être consentie sur un aéronef en construction à la condition, à peine de nullité, qu'elle soit précédée d'une déclaration dudit aéronef au service chargé de l'aviation civile, mentionnant ses principales caractéristiques.

#### ARTICLE 14

L'hypothèque peut être étendue aux pièces de rechange correspondant au type de l'aéronef hypothéqué aux conditions ci-après, prescrites à peine de nullité :

1°) les pièces sont individualisées dans l'acte constitutif de l'hypothèque ;

2°) l'emplacement ou les emplacements où les pièces sont entreposées y sont mentionnées ;

3°) la nature et l'étendue du droit dont les pièces sont grevées font l'objet d'une publicité sur place par voie d'affichage mentionnant le nom et le domicile du ou des créanciers hypothécaires et le registre où l'hypothèque est inscrite.

Les pièces de rechange visées à l'alinéa précédent comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipements, garnitures, parties de ces divers éléments et plus généralement tous objets de quelque nature que ce soit conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

Ces pièces ne peuvent être déplacées qu'avec l'accord exprès du ou des créanciers. Dans ce cas, l'inscription doit être modifiée et il doit être procédé à une nouvelle mesure de publicité conformément au chiffre 3.

Les pièces de rechange utilisées sur l'aéronef auquel elles sont affectées doivent être immédiatement remplacées et les créanciers avertis.

#### ARTICLE 15

La mention dans l'acte de vente d'un aéronef que tout ou partie du prix reste dû, entraîne, sauf disposition contraire, l'hypothèque au profit du vendeur en garantie de la somme due, sous condition qu'il requière l'inscription de l'hypothèque au registre d'immatriculation.

#### ARTICLE 16

A peine de nullité, l'hypothèque doit être constituée par un écrit portant la mention de chacun des éléments hypothéqués.

L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Lorsque l'acte contient la clause à ordre, sa négociation par voie d'endossement transfère l'hypothèque.

Un seul acte peut grever d'hypothèque des aéronefs appartenant à un même propriétaire à condition qu'ils soient individualisés dans l'acte.

#### ARTICLE 17

L'hypothèque ne produit effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription sur le registre d'immatriculation.

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

L'inscription est modifiée ou radiée en vertu, soit de la convention des parties, soit d'une décision passée en force de chose jugée.

#### ARTICLE 18

L'hypothèque consentie à l'étranger avant l'immatriculation de l'aéronef à Monaco est valable si, à la diligence du créancier, elle est reportée au registre d'immatriculation monégasque.

#### ARTICLE 19

Les créanciers hypothécaires inscrits suivent leur gage en quelque main qu'il passe à l'effet, sous réserve des dispositions des articles 22 à 25, d'être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions.

#### ARTICLE 20

En cas de perte ou d'avarie, les créanciers hypothécaires inscrits sont, sauf convention contraire, subrogés à l'assuré, pour le montant de leur créance, dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

L'assureur doit, avant tout paiement, requérir un état des inscriptions hypothécaires.

Aucun paiement n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers inscrits sur le registre d'immatriculation.

#### ARTICLE 21

L'hypothèque s'éteint selon les règles du droit commun.

## ARTICLE 22

Sont préférées aux créances hypothécaires, les créances privilégiées ci-après :

- 1°) les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et la distribution de son prix, dans l'intérêt commun des créanciers ;
- 2°) les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef ;
- 3°) les frais indispensables engagés pour sa conservation.

Ces privilèges portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 20 ; ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

Les privilèges s'éteignent trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que le créancier n'ait fait inscrire auparavant sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef après avoir introduit une action en justice à ce sujet.

Ils s'éteignent encore indépendamment des modes normaux d'extinction du droit commun :

- 1) par la vente en justice de l'aéronef dans les conditions fixées au chapitre IV du présent titre ;
- 2) au cas de cession volontaire inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard deux mois après publication de la cession au Journal de Monaco, à moins que, avant l'expiration de ce délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur au domicile élu par lui dans cette publication.

## ARTICLE 23

Les créances énoncées à l'article précédent prennent rang dans l'ordre de leur énumération. Celles de même rang viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance.

Toutefois, les créances mentionnées aux chiffres 2 et 3 de l'alinéa premier de l'article 22 sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

#### ARTICLE 24

Les privilèges autres que ceux énoncés à l'article 22 ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à leur naissance.

Toutefois, lorsqu'un dommage a été causé à la surface par un aéronef immatriculé à l'étranger et grevé d'hypothèques ou de privilèges et que celui-ci, ou tout autre aéronef du même propriétaire, est grevé de droits semblables au profit du même créancier, fait l'objet d'une saisie et d'une vente à Monaco, les titulaires des droits grevant l'aéronef ne peuvent les opposer aux victimes ou à leurs ayant droits qu'à concurrence d'un pourcentage du prix de vente fixé par ordonnance souveraine.

#### ARTICLE 25

La priorité qui s'attache à l'hypothèque et au privilège s'étend à toutes les sommes garanties. Toutefois, en ce qui concerne les intérêts, la priorité n'est accordée qu'à ceux échus au cours des trois dernières années antérieures à l'ouverture de la procédure d'exécution et au cours de celle-ci.

#### ARTICLE 26

Sauf le cas de vente forcée prévue au chapitre IV du présent titre, un aéronef sur lequel des droits sont inscrits ne peut être radié du registre d'immatriculation pour être immatriculé dans un autre Etat sans mainlevée des droits inscrits ou consentement de leurs titulaires.

#### ARTICLE 27

Tout acte de vente volontaire emportant radiation du registre d'immatriculation d'un aéronef grevé de droits inscrits sans le consentement de leurs titulaires est nul et rend le vendeur passible des peines portées à l'article 337 du Code pénal.

#### ARTICLE 28

Les modalités d'application du présent chapitre sont déterminées par ordonnance souveraine.

**CHAPITRE IV**  
**DE LA SAISIE ET DE LA VENTE FORCEE**

ARTICLE 29

Tout aéronef, quelle que soit sa nationalité, peut être saisi et vendu par autorité de justice selon les règles prévues au présent chapitre.

ARTICLE 30

La saisie conservatoire est autorisée par ordonnance rendue sur requête par le président du Tribunal de première instance.

L'autorisation peut être accordée, dès lors qu'il est justifié d'une créance paraissant fondée dans son principe. Elle peut assujettir le créancier à justifier de sa solvabilité ou, à défaut, à donner caution par acte déposé au greffe général ou entre les mains d'un séquestre.

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

ARTICLE 31

Le président du Tribunal de première instance peut accorder mainlevée de la saisie contre consignation à la Caisse des dépôts et consignations ou entre les mains d'un séquestre désigné par lui de sommes suffisantes pour garantir les causes de la saisie en principal, intérêts et frais, avec affectation spéciale à la créance du saisissant.

ARTICLE 32

La saisie-exécution d'un aéronef ne peut être opérée que du jour de la signification d'un commandement de payer à la personne ou au domicile du propriétaire ou de son représentant ou, à défaut, du commandant de bord si le propriétaire n'est pas domicilié à Monaco et n'y a pas de représentant habilité.

Cette signification entraîne immédiatement saisie.

### ARTICLE 33

La saisie est faite par huissier ; le procès-verbal de saisie énonce :

- les nom, prénoms et domicile du créancier pour qui il agit ainsi que son domicile élu dans la Principauté ;
- la somme dont il poursuit le paiement ;
- le type et l'immatriculation de l'aéronef, ses principaux équipements et accessoires dont la description est faite.

Le procès-verbal de saisie désigne un gardien.

Dans les trois jours suivant la date du procès-verbal de saisie, le créancier fait signifier copie de celui-ci au propriétaire et le fait assigner devant le Tribunal de première instance pour qu'il soit procédé à la vente.

Lorsque le propriétaire n'est pas domicilié dans la Principauté ou qu'il n'y a pas de représentant habilité, les significations et les assignations sont faites ainsi qu'il est prescrit par l'article 150 du Code de procédure civile.

### ARTICLE 34

Dans le délai de trois jours fixé à l'article précédent, copie du procès-verbal de saisie est notifiée, à la diligence du créancier saisissant, au chef du service chargé de l'aviation civile qui fait procéder à sa transcription sur le registre d'immatriculation si l'aéronef est immatriculé à Monaco.

### ARTICLE 35

Le tribunal fixe, par son jugement, la mise à prix, les conditions de vente et, pour le cas où il ne serait pas fait d'offre, le jour auquel de nouvelles enchères auront lieu sur mise à prix inférieure qui est déterminée par le même jugement.

La vente par adjudication se fait à l'audience du Tribunal de première instance après une apposition d'affiches dans les conditions fixées à l'article 36 et une insertion d'un avis au Journal de Monaco, sans préjudice de toutes autres publicités qui peuvent être ordonnées par le tribunal.

Néanmoins, le tribunal peut ordonner que la vente soit faite en l'étude et par le ministère d'un notaire. Il régleme la publicité.

La vente ne peut avoir lieu qu'à l'expiration d'un délai de six semaines suivant le jugement visé à l'alinéa premier.

#### ARTICLE 36

Les affiches sont apposées sur la partie la plus apparente de l'aéronef saisi, aux lieux habituels d'affichage du Tribunal de première instance et du service chargé de l'aviation civile.

Elles mentionnent, ainsi que l'avis au Journal de Monaco, les nom, prénoms, domicile du poursuivant, les titres en vertu desquels il agit, la somme qui lui est due, l'élection de domicile faite par lui à Monaco, les nom, prénoms, profession et domicile du propriétaire de l'aéronef saisi, les marques d'immatriculation, le lieu où se trouve l'aéronef, la mise à prix et les conditions de la vente, les jour, heure et lieu d'adjudication.

#### ARTICLE 37

Les demandes de distraction sont formées et notifiées au greffe général avant l'adjudication.

Si elles ne sont formées et notifiées qu'après l'adjudication, elles sont converties de plein droit en opposition.

La cause est portée à l'audience sur simple citation.

Si les demandes sont formées après l'adjudication, elles sont converties de plein droit en opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente, à la condition d'être reçues dans les trois jours francs après celui de l'adjudication.

#### ARTICLE 38

L'adjudication est faite au plus offrant. Il est dressé procès-verbal.

Elle purge l'aéronef des privilèges et des hypothèques qui le grèvent.

La surenchère n'est pas admise.

#### ARTICLE 39

L'adjudicataire est tenu de verser son prix, sans frais, à la Caisse des dépôts et consignations, dans le délai de vingt-quatre heures.

A défaut de consignation, l'aéronef est remis en vente et adjugé trois jours après une nouvelle publication conformément aux dispositions des articles 35 et 36, à la folle enchère de l'adjudicataire qui sera également tenu, pour le paiement du déficit, des dommages, des intérêts et des frais.

#### ARTICLE 40

L'adjudicataire doit, dans les cinq jours suivant la consignation du prix, présenter requête au président du Tribunal de première instance pour faire commettre un juge devant lequel il assignera les créanciers par acte signifié aux domiciles élus, à l'effet de s'entendre à l'amiable sur le paiement du prix.

Le juge convoquera, conformément à l'article 686 du Code de procédure civile, tous les créanciers inscrits en vue de distribuer amiablement le prix.

L'acte de convocation est apposé aux lieux habituels d'affichage du tribunal de première instance et publié au Journal de Monaco. Le délai de convocation est de quinze jours.

#### ARTICLE 41

Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe général leurs titres de créances dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur en est faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi, faute de quoi il sera procédé à la distribution du prix de vente sans qu'ils y soient compris.

#### ARTICLE 42

Dans le cas où les créanciers ne s'entendent pas sur la distribution du prix, le juge commis dresse procès-verbal de leurs prétentions et contredits.

Dans la huitaine, chacun des créanciers doit déposer au greffe général une demande de collation avec titre à l'appui.

A la requête de plus diligent, les créanciers sont, par simple acte extrajudiciaire signifié dans le délai de quinze jours à compter de l'expiration du délai visé à l'alinéa précédent, appelés devant le tribunal qui statuera à l'égard de tous, même des créanciers privilégiés.

#### ARTICLE 43

Dans les huit jours qui suivent l'expiration du délai d'appel et, s'il y a appel dans les huit jours de l'arrêt, le juge commis dresse l'état des créances colloquées en principal, intérêts et frais. Les intérêts des créances utilement colloqués cessent de courir à l'égard de la partie saisie.

La collocation des créanciers et la distribution des deniers sont faites entre les créanciers privilégiés et hypothécaires suivant leur ordre et entre les autres créanciers au marc le franc.

Sur ordonnance du juge commis, le greffier délivre les bordereaux de collocation, comme il est prévu en matière immobilière.

La même ordonnance autorise la radiation des inscriptions des créanciers non colloqués. Il est procédé à la radiation sur demande de toute partie intéressée.

#### ARTICLE 44

Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé à l'étranger, la notification de la saisie prévue à l'article 34 est faite au service chargé du registre d'immatriculation au lieu de l'aéronef concerné.

La vente forcée de l'aéronef ne peut avoir lieu que si les droits préférables à ceux de créancier saisissant peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils sont pris en charge par l'acquéreur.

Toutefois, si l'aéronef a causé un dommage aux tiers à la surface, les dispositions de l'alinéa précédant ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit saisissants de l'aéronef cause du dommage ou de tout autre aéronef ayant le même propriétaire.

### **CHAPITRE V DU DROIT DE RETENTION**

#### ARTICLE 45

1) Le Ministre d'Etat peut, sur proposition du chef du service chargé de l'aviation civile, ordonner l'immobilisation à titre conservatoire de tout aéronef monégasque ou étranger en l'absence de documents permettant la circulation dans les airs ou lorsque l'aéronef présente un danger pour l'équipage et les personnes embarquées, les tiers, ainsi que pour l'environnement. Dans ces hypothèses, en cas d'urgence impérieuse, le chef du service chargé de l'aviation civile peut procéder à l'immobilisation de l'aéronef ; il en rend compte sans délai au Ministre d'Etat.

L'immobilisation immédiate s'effectue à l'aide des moyens mécaniques appropriés. Pendant tout le temps de l'immobilisation, l'aéronef demeure sous la garde juridique de son pilote ou propriétaire.

Le Président du Tribunal de première instance, saisi et statuant comme en matière de référé, peut ordonner la levée des mesures prescrites en vertu du premier alinéa.

2) L'immobilisation peut être prescrite, lorsqu'il est constaté la nécessité de faire cesser sans délai une des infractions visées aux articles 118 à 138, par les officiers et agents de la police judiciaire mentionnés aux articles 42 et 56 du Code de procédure pénale et par les agents du service chargé de l'aviation civile, spécialement assermentés à cet effet.

Pendant tout le temps de l'immobilisation, l'aéronef demeure sous la garde juridique de son pilote ou propriétaire.

3) Enfin, en cas de non-paiement des redevances dues par l'exploitant de tout aéronef au titre de l'utilisation des ouvrages, installations, bâtiments et outillages qu'elles rémunèrent, l'aéronef peut être retenu, après mise en demeure, par décision du Ministre d'Etat jusqu'à consignation du montant des sommes en litige.

Lorsqu'il y a lieu à application de l'alinéa précédent, l'auteur de l'infraction ou le propriétaire de l'aéronef est, préalablement à toute décision, entendu en ses explications ou dûment appelé à les fournir.

#### ARTICLE 46

Dans le cas de dommages causés aux personnes et aux biens à la surface par les évolutions, l'atterrissage forcé, la chute de l'aéronef ou par des objets délestés, jetés ou détachés de celui-ci, le président du Tribunal de première instance peut ordonner la rétention de l'appareil appartenant à un ressortissant étranger pour le temps nécessaire à l'estimation des dommages et à la constitution du cautionnement.

### **CHAPITRE VI**

#### **DE LA POLICE DE LA CIRCULATION DES AERONEFS**

#### ARTICLE 47

Un aéronef ne peut être utilisé pour la circulation aérienne que :

- s'il est muni des documents de navigabilité mentionnés à l'article 48 en état de validité ;

- s'il répond aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance des documents de navigabilité et aux règles servant de base au maintien en état de validité de ces documents ;
- s'il est muni d'un certificat de limitation de rejet de substances nocives en tant que de besoin ;
- s'il est exploité conformément aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité et relatives à l'équipement des aéronefs, aux modalités de leur utilisation, à la composition des équipages et à leurs conditions d'emploi ;
- si les personnes assurant la conduite de l'aéronef ou des fonctions relatives à la sécurité à bord détiennent les titres prescrits par le titre II de la présente loi.

Les documents mentionnés dans le présent article doivent avoir été délivrés ou reconnus par l'Etat.

La liste des documents devant se trouver à bord de l'aéronef est fixée par arrêté ministériel.

#### ARTICLE 48

La navigabilité des aéronefs immatriculés dans la Principauté est reconnue par la délivrance par le chef du service chargé de l'aviation civile d'un certificat de navigabilité et d'un certificat de limitation des nuisances sonores ou d'un laissez-passer provisoire.

#### ARTICLE 49

Le certificat de navigabilité et le certificat de limitation des nuisances sonores sont délivrés pour un aéronef lorsque le postulant a démontré et attesté la conformité de cet aéronef à un type déjà certifié et que le service chargé de l'aviation civile a admis cette conformité en application des dispositions prévues pour ce type d'aéronef, soit par un accord bilatéral portant sur la certification de type des aéronefs conclu entre la Principauté et l'Etat de conception, soit par ordonnance souveraine.

Le certificat de navigabilité peut être suspendu ou retiré si les conditions nécessaires au maintien en état de validité ne sont plus remplies.

#### ARTICLE 50

Le laissez-passer provisoire n'est délivré que si des circonstances particulières le justifient ; des restrictions peuvent être imposées dans l'utilisation de l'aéronef.

#### ARTICLE 51

Les certificats de navigabilité délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé sont reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire monégasque si l'équivalence a été admise par convention internationale ou par ordonnance souveraine.

#### ARTICLE 52

Dans le but de garantir notamment la sécurité de l'aviation, le Ministre d'Etat veille au respect des prescriptions sur la construction, l'exploitation, l'entretien et l'équipement des aéronefs.

La validité du certificat de navigabilité de l'aéronef est contrôlée dans les conditions fixées par arrêté ministériel par la mise en place d'un suivi de la maintenance de l'aéronef.

Tout ou partie de ce contrôle peut être délégué à un organisme spécialisé désigné par arrêté ministériel.

#### ARTICLE 53

Tout aéronef faisant escale à Monaco est soumis au contrôle et à la surveillance du Ministre d'Etat.

#### ARTICLE 54

Les dépenses entraînées par le contrôle de l'aéronef pour la délivrance et le maintien du certificat de navigabilité sont à la charge du propriétaire dans les conditions fixées par ordonnance souveraine.

## **CHAPITRE VII DES DOMMAGES CAUSES AUX TIERS**

### ARTICLE 55

La responsabilité du pilote et celle de l'exploitant d'un aéronef en évolution qui cause un dommage à un autre aéronef en évolution sont régies par les règles du droit commun de la responsabilité civile.

Au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit sur le registre d'immatriculation ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être l'exploitant jusqu'à preuve du contraire.

### ARTICLE 56

L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux personnes et aux biens situés à la surface du fait des évolutions de l'aéronef, du jet du lest réglementaire ou de la chute des objets qui se détacheraient de l'aéronef ou qui en seraient jetés, même en cas de force majeure.

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

Toutefois, l'exploitant d'un aéronef n'est pas responsable des dommages causés par le bruit au voisinage d'un aérodrome si ce n'est en cas de méconnaissance de la réglementation en vigueur.

En aucun cas, l'exploitant d'un aérodrome ne peut être tenu pour responsable des dommages de toute nature occasionnés par les aéronefs, sauf recours éventuel à l'encontre de l'exploitant de l'aéronef auteur du dommage.

### ARTICLE 57

En cas de dommages causés à la surface par deux ou plusieurs aéronefs entrés en collision, leurs exploitants sont solidairement responsables envers les tiers victimes des dommages, sans préjudice de leur recours éventuel contre les responsables de la collision.

### ARTICLE 58

En cas de location d'un aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables à l'égard des tiers des dommages causés aux personnes et aux biens à la surface.

Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'en est responsable que si le tiers établit une faute de sa part.

#### ARTICLE 59

Celui qui, sans le consentement de l'exploitant, fait usage d'un aéronef est responsable des dommages qu'il provoque.

Il engage, sans préjudice du recours susceptible d'être exercé, la responsabilité solidaire de l'exploitant si celui-ci n'a pas pris les mesures utiles pour éviter l'usage fait.

### **CHAPITRE VIII DE L'ENQUETE TECHNIQUE RELATIVE AUX ACCIDENTS OU INCIDENTS**

#### ARTICLE 60

Tout accident ou incident d'aviation civile doit faire l'objet d'une enquête technique.

Pour l'application du présent chapitre, constitue un accident ou un incident d'aviation civile, un accident ou un incident entendu au sens de l'annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, dite ci-après « Convention de Chicago ».

#### ARTICLE 61

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

#### ARTICLE 62

L'enquête technique est de la responsabilité de l'Etat pour les accidents ou incidents qui sont survenus sur le territoire ou dans l'espace aérien monégasque.

La réalisation de l'enquête technique peut être déléguée à un Etat tiers.

ARTICLE 63

L'enquête technique sur les accidents ou incidents sera réalisée selon les modalités fixées par ordonnance souveraine.

**TITRE II  
DU PERSONNEL NAVIGANT**

**CHAPITRE I  
DES DISPOSITIONS GENERALES**

ARTICLE 64

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

ARTICLE 65

Les fonctions de commandant de bord sont exercées par un pilote.

Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission. Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef.

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

ARTICLE 66

Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute ou partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité ou le bon ordre à bord de l'aéronef.

Il assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission.

### ARTICLE 67

Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doivent être pourvus de titres aéronautiques et de qualifications dans les conditions déterminées par ordonnance souveraine.

La composition de l'équipage est déterminée d'après le type de l'aéronef, les caractéristiques et la durée du voyage à effectuer ainsi que la nature des opérations auxquelles l'aéronef est affecté, dans les conditions fixées par arrêté ministériel. Les conditions particulières d'emploi des équipes sont déterminées par ordonnance souveraine.

### ARTICLE 68

Le commandant de bord doit pouvoir présenter à tout contrôle les documents relatifs à l'aéronef et à l'équipage justifiant la régularité de l'utilisation de l'aéronef.

## **CHAPITRE II DES BREVETS ET LICENCES**

### ARTICLE 69

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

Les brevets sont délivrés ou validés après examen et sont définitivement acquis.

Les licences, certificats et qualifications sont délivrés ou validés après examen et sont soit acquis définitivement, soit valables pour une période limitée. Dans ce dernier cas, le maintien de leur validité est soumis à la vérification des aptitudes requises. Lorsqu'il n'est pas délivré de brevet associé à la licence, celle-ci a valeur de brevet et est définitivement acquise.

#### ARTICLE 70

Les titres aéronautiques sont délivrés ou validés par le chef du service chargé de l'aviation civile sur la base des titres délivrés par un autre Etat. Les conditions de leur validation et de leur délivrance sont déterminées par ordonnance souveraine.

Pour les licences professionnelles, le chef du service chargé de l'aviation civile délivre les licences sur la base des licences en cours de validité délivrées par un Etat membre des Joint Aviation Authorities (JAA) ou leur équivalent défini dans le cadre de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne.

Pour les licences non professionnelles, le chef du service chargé de l'aviation civile procède à une validation sous la forme de la délivrance d'une autorisation dont les modalités sont déterminées par ordonnance souveraine.

#### ARTICLE 71

Les licences peuvent être suspendues ou retirées lorsque le titulaire ne remplit plus les conditions nécessaires à leur obtention ou à leur validation.

### **CHAPITRE III DE LA RESPONSABILITE ET DE LA DISCIPLINE**

#### ARTICLE 72

Les pilotes sont tenus, au cours de la circulation aérienne, de se conformer aux règlements relatifs à la police de la circulation ainsi que celles régissant la navigation aérienne internationale, notamment celles relatives aux ordres d'interceptions émis par d'autres Etats et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

#### ARTICLE 73

Toute personne chargée de la conduite d'un aéronef et à l'encontre de laquelle est relevée une infraction aux lois ou règlements relatifs à l'aviation civile est passible de l'une des mesures disciplinaires suivantes :

- 1°) l'avertissement,
- 2°) l'interdiction de vol à l'intérieur de l'espace aérien monégasque,
- 3°) le retrait temporaire ou définitif de la licence.

#### ARTICLE 74

Les mesures disciplinaires mentionnées à l'article précédent sont prononcées par le Ministre d'Etat après avis d'un conseil de discipline dont la composition est déterminée par arrêté ministériel qui établit également les règles de procédure applicables. Un dossier est constitué par le chef du service chargé de l'aviation civile dans les conditions fixées par arrêté ministériel.

Le pilote est, préalablement à toute décision, entendu en ses explications ou dûment appelé à les fournir.

### **TITRE III DES AERODROMES**

#### **CHAPITRE I DES DISPOSITIONS GENERALES**

#### ARTICLE 75

L'atterrissage, le décollage et la circulation des aéronefs à la surface ne peuvent se faire que sur des surfaces autorisées à cet effet par le Ministre d'Etat dans les conditions fixées au chapitre II du présent titre.

#### ARTICLE 76

Un aéroport est une surface définie sur terre ou sur l'eau destinée à être utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Cette surface peut éventuellement porter une dénomination spécifique en fonction de ses caractéristiques et de l'usage auquel elle est destinée.

#### ARTICLE 77

L'aéroport comporte les surfaces nécessaires à l'évolution des aéronefs et peut comporter toutes installations autorisées nécessaires aux besoins et à la sécurité du trafic, ainsi qu'aux besoins et à la sûreté des passagers.

**CHAPITRE II**  
**DE LA CREATION, DE L'UTILISATION ET DE LA GESTION DES AERODROMES**

ARTICLE 78

Aucun aéroport ne peut être créé sans l'autorisation préalable du Ministre d'Etat, alors même qu'il aurait été établi par un particulier. L'autorisation, délivrée par arrêté ministériel, détermine les conditions d'aménagement et d'utilisation de l'aéroport. Elle peut notamment spécifier qu'il doit être ouvert à tous les avions.

Les conditions de l'autorisation ainsi que celles auxquelles sont assujetties la création, la mise en service et l'utilisation d'un aéroport sont définies par ordonnance souveraine.

L'autorisation visée à l'alinéa premier peut, en cas de méconnaissance des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, être suspendue, après mise en demeure, jusqu'à ce que soit respectées les conditions visées aux deux alinéas précédents. Les conditions de la révocation sont fixées par ordonnance souveraine. Le bénéficiaire de l'autorisation est, préalablement à toute décision, entendu en ses explications ou dûment appelé à les fournir.

Toute modification des éléments figurant dans l'autorisation initiale doit faire l'objet d'une nouvelle autorisation.

Lorsque l'autorité judiciaire est saisie d'une poursuite en application du titre VI de la présente loi, le Ministre d'Etat peut prononcer la fermeture provisoire de l'aéroport.

ARTICLE 79

Les terrains à acquérir pour l'établissement d'aéroports peuvent être l'objet d'une déclaration d'utilité publique dans les formes prévues par la loi.

ARTICLE 80

L'emprise des aéroports comprend une zone publique et une zone réservée.

L'accès en zone réservée est soumis à des consignes particulières.

### ARTICLE 81

Le créateur d'un aérodrome peut en confier la gestion à un exploitant selon les modalités déterminées par ordonnance souveraine.

### ARTICLE 82

Les aérodromes qui n'appartiennent pas ou qui ne sont pas gérés par l'Etat doivent être certifiés.

Le certificat a pour objet de sanctionner le respect, par l'exploitant, des conditions de mise en œuvre de la sécurité tant en ce qui concerne les installations, services et équipements que les procédures d'exploitation de l'aérodrome.

Lorsque l'aérodrome satisfait aux conditions d'obtention, le certificat est délivré à l'exploitant sur la base d'un manuel d'aérodrome.

Le certificat peut être suspendu ou révoqué lorsque les conditions prévues au présent article ne sont plus remplies. La décision de retrait ne peut intervenir qu'après que le titulaire de l'autorisation a été invité à fournir ces explications.

La méconnaissance des conditions d'obtention et de maintien du certificat est sanctionnée selon les modalités fixées par ordonnance souveraine.

Les modalités de certification sont déterminées par ordonnance souveraine.

### ARTICLE 83

Les agents du service chargé de l'aviation civile veillent au respect des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'aviation civile. Le contrôle est exercé par les agents habilités, commissionnés et assermentés à cet effet. Ceux-ci sont soumis à l'obligation de secret professionnel définie à l'article 308 du Code pénal. Dans l'exercice de leur mission, ils sont également soumis aux dispositions de l'article 32 du Code de procédure pénale.

Les agents, munis de leur commission d'emploi faisant état de leur prestation de serment, peuvent accéder, à tout moment à l'aérodrome et à ses dépendances ainsi qu'aux locaux utilisés par les entreprises agréées pour le maintien de la navigabilité et procéder, sur pièces ou sur place, à toutes opérations de vérification qu'ils jugent nécessaires.

Ils ont qualité pour rechercher et constater les infractions aux lois et règlements.

Ils peuvent, pour ce faire, demander la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels nécessaires à l'accomplissement de leurs missions, et en prendre copie s'il échet, ainsi que recueillir auprès de toute personne, sur convocation ou sur place, tous renseignements ou justifications utiles.

#### ARTICLE 84

En cas d'atterrissage sur une propriété privée, le propriétaire ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'appareil dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnancée.

#### ARTICLE 85

Les hydravions peuvent amerrir dans la baie de Monaco, à condition qu'ils atteignent en suivant, durant le survol des eaux territoriales, une route normale à la direction générale de la côte (sud-est nord-ouest) et se maintiennent à une altitude inférieure à deux cents mètres.

#### ARTICLE 86

Le service chargé de l'aviation civile peut prendre toutes dispositions pour faire réparer des dégradations susceptibles d'affecter la sécurité du trafic ou la sûreté des passagers, ou pour faire enlever tout obstacle encombrant les aires de mouvements ou leurs dégagements.

Le responsable de ces entraves à l'exploitation est tenu de répondre aux injonctions des agents du service chargé de l'aviation civile.

Si ces injonctions restent sans effet, ou en raison de l'urgence, les travaux ou opérations utiles sont exécutés d'office aux frais du responsable visé à l'alinéa précédent.

#### ARTICLE 87

Des redevances pourront être perçues par le gestionnaire d'un aérodrome pour l'usage des installations ou en contre-partie des services rendus.

**CHAPITRE III**  
**DES SERVITUDES AERONAUTIQUES**

ARTICLE 88

Des servitudes de dégagement et de balisage peuvent être imposées pour assurer la sécurité du trafic aérien sur l'aérodrome dans les conditions fixées par ordonnance souveraine.

**TITRE IV**  
**DE LA NAVIGATION AERIENNE**

**CHAPITRE I**  
**DES DISPOSITIONS GENERALES**

ARTICLE 89

L'espace aérien monégasque est formé par le volume d'air sus-jacent au territoire terrestre de la Principauté et à sa mer territoriale telle que l'étendue de cette dernière résulte de la Convention de délimitation maritime franco-monégasque en date du 16 février 1984.

ARTICLE 90

L'espace aérien monégasque est classé selon les normes internationales reconnues par la Principauté, en fonction des services rendus par l'organisme de la sécurité aérienne, placé sous l'autorité du chef du service chargé de l'aviation civile.

**CHAPITRE II**  
**DE L'UTILISATION DE L'ESPACE AERIEN MONEGASQUE**

ARTICLE 91

Ne peuvent circuler dans l'espace aérien monégasque que les aéronefs immatriculés à Monaco et les aéronefs immatriculés à l'étranger si ce droit leur est accordé par une convention internationale ou par une autorisation spéciale ou temporaire.

#### ARTICLE 92

Les conditions de vol des aéronefs dans l'espace aérien monégasque sont fixées par ordonnance souveraine.

L'utilisation de tout ou partie de l'espace aérien monégasque peut être restreinte de façon temporaire ou permanente par la création par arrêté ministériel de zones interdites, réglementées ou dangereuses.

#### ARTICLE 93

Les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien monégasque peuvent être confiés à un autre Etat dans le cadre d'un accord conclu entre la Principauté et l'Etat bénéficiaire de cette délégation. Un tel accord ne peut porter atteinte aux droits souverains exercés par la Principauté sur son espace aérien.

#### ARTICLE 94

Les conditions d'application du présent chapitre sont déterminées par ordonnance souveraine.

### **CHAPITRE III DE LA CIRCULATION AERIENNE**

#### ARTICLE 95

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

#### ARTICLE 96

Tout vol dit d'acrobatie, comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil, est interdit au-dessus du territoire de la Principauté.

#### ARTICLE 97

Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics sont soumises à l'autorisation préalable du Ministre d'Etat.

ARTICLE 98

Un aéronef ne peut survoler la Principauté qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion, en dehors du territoire monégasque ou sur un aéroport.

**CHAPITRE IV**  
**DE LA POLICE DE LA CIRCULATION AERIENNE**

ARTICLE 99

Tout aéronef qui décolle du territoire monégasque ou y atterrit ou, sous réserve des règles régissant la navigation aérienne internationale, qui circule dans l'espace aérien de la Principauté est assujéti au contrôle du service chargé de l'aviation civile. Il est tenu de se soumettre à toutes les injonctions des agents assurant ce contrôle.

Les aéronefs doivent se soumettre aux injonctions et aux contrôles des services de police, des douanes et de santé qui peuvent procéder à la visite des personnes, des bagages, du fret et des colis postaux.

ARTICLE 100

La réalisation de tout travail aérien est soumise à l'autorisation préalable du Ministre d'Etat dans les conditions fixées par arrêté ministériel.

Est qualifié de travail aérien toute opération aérienne effectuée contre rémunération et ne répondant pas à la définition du transport aérien.

L'autorité administrative prend, en tant que de besoin, toutes dispositions particulières nécessaires à la sécurité des opérations de travail aérien.

ARTICLE 101

Sauf autorisation particulière, sont interdits

- le transport par aéronef d'armes, d'explosifs et munitions de guerre ;
- le transport de matières dangereuses, d'animaux ou d'objets relevant d'un monopole d'Etat.

Tout type d'activité aérienne particulière peut faire l'objet de dispositions réglementaires particulières en tant que de besoin.

#### ARTICLE 102

Aucun appareil radiotéléphonique ne peut être installé à bord d'un aéronef sans autorisation du chef du service chargé de l'aviation civile qui donne lieu à la délivrance d'un certificat, sans préjudice des dispositions applicables à l'utilisation de ce type de matériel.

Les aéronefs affectés à un service public de transport de voyageurs doivent être munis d'un dispositif de radiotélécommunication dans les conditions déterminées par arrêté ministériel.

#### ARTICLE 103

Il est interdit de jeter d'un appareil en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques à l'exception du lest réglementaire.

En cas de jet à la suite de force majeure ou de jet de lest réglementaire ayant causé un dommage aux personnes et aux biens de la surface, la responsabilité est réglée conformément aux dispositions de l'article 56.

## **TITRE V DU TRANSPORT AERIEN**

### **CHAPITRE I DES DISPOSITIONS GENERALES**

#### ARTICLE 104

Est qualifié de transport aérien toute opération qui consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou de la poste.

Le transport aérien public consiste à réaliser ces opérations à titre onéreux.

### ARTICLE 105

Est qualifié exploitant de l'aéronef, toute personne qui en a la disposition pour son propre compte.

Au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit sur le registre d'immatriculation ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être l'exploitant jusqu'à preuve du contraire.

## **CHAPITRE II DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN**

### ARTICLE 106

Sans préjudice des dispositions de la loi n° 1.144 du 26 juillet 1991 concernant l'exercice de certaines activités économiques et juridiques, l'exercice de l'activité de transporteur aérien est subordonnée, en ce qui concerne le respect des garanties techniques, à la délivrance par le chef du service chargé de l'aviation civile d'un certificat de transporteur aérien dans les conditions fixées par ordonnance souveraine.

Un arrêté ministériel fixe les règles relatives au contenu du certificat de transporteur aérien, à sa durée de validité, aux justificatifs à produire en vue de son obtention.

### ARTICLE 107

La validité du certificat de transporteur aérien est contrôlée dans les conditions fixées par arrêté ministériel.

Tout ou partie de ce contrôle peut être délégué à un organisme spécialisé, désigné par arrêté ministériel.

### ARTICLE 108

La suspension ou le retrait du certificat de transporteur aérien est prononcée, dans les conditions fixées par ordonnance souveraine, par l'autorité ayant délivré le certificat. Le transporteur est, préalablement à toute décision, entendu en ses explications ou dûment appelé à les fournir.

En cas d'urgence, la suspension du certificat peut être prononcée sans formalité.

### **CHAPITRE III DE LA LICENCE D'EXPLOITATION**

#### ARTICLE 109

L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation délivrée dans les conditions fixées par ordonnance souveraine.

Cette licence est délivrée notamment au vu de garanties morales, financières et techniques que présente le pétitionnaire, des capacités d'accueil de l'aérodrome et des besoins de la Principauté en matière de service de transport aérien.

Elle précise les paramètres de l'exploitation à savoir, la durée, la zone, le type d'exploitation et les aéronefs exploités.

#### ARTICLE 110

Les conditions économiques de l'exploitation, telles que les tarifs, les programmes de développement, les programmes d'achat et de remplacement de matériels volants, sont communiquées au chef du service chargé de l'aviation civile.

#### ARTICLE 111

La suspension ou la révocation de la licence d'exploitation est prononcée, dans les conditions fixées par ordonnance souveraine, par l'autorité ayant délivré la licence. Le transporteur intéressé est, préalablement à toute décision, entendu en ses explications ou dûment appelé à les fournir.

En cas d'urgence, la suspension de la licence peut être prononcée sans formalité.

### **CHAPITRE IV DU CONTRAT DE TRANSPORT**

#### ARTICLE 112

Le contrat de transport de passagers doit être constitué par la délivrance d'un billet.

Une liste nominative des passagers est tenue par l'exploitant. Elle est communiquée sur leur demande aux agents du service chargé de l'aviation civile ainsi qu'à ceux des services de police et de douanes.

#### ARTICLE 113

Le contrat de transport de marchandises est constaté par lettre de transport aérien ou par récépissé.

Le transporteur tient une liste des marchandises transportées avec l'indication de leur nature. Elle est communiquée sur leur demande aux agents du service chargé de l'aviation civile ainsi qu'à ceux des services de police et de douanes.

### **CHAPITRE V DE LA LOCATION D'AERONEFS**

#### ARTICLE 114

Un aéronef peut, par contrat de location, être mis, sans équipage à la disposition d'un exploitant.

Pour un aéronef étranger utilisé dans le cadre d'opérations commerciales, l'exploitant doit obtenir l'accord du service chargé de l'aviation civile.

Pour un aéronef monégasque, le contrat de location doit être inscrit au registre d'immatriculation si sa durée est supérieure à un mois.

#### ARTICLE 115

Un aéronef avec son équipage peut, par contrat d'affrètement, être mis, par un fréteur, à la disposition d'un affréteur.

Sauf spécifications contraires du contrat, les opérations sont réalisées dans le cadre des autorisations dont bénéficie le fréteur, sous son autorité et sa responsabilité.

Tout fréteur pour une opération de transport est soumis aux règlements applicables au transport aérien public quelle que soit l'utilisation faite par l'affréteur de l'aéronef.

#### ARTICLE 116

Lorsque un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la Convention de Chicago est exploité en vertu d'un accord de location, d'affrètement ou de tout autre arrangement similaire, par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre Etat partie à la Convention de Chicago, l'Etat d'immatriculation peut, par accord avec cet autre Etat, transférer à celui-ci tout ou partie des fonctions et obligations qui lui appartiennent, à l'égard de cet aéronef, en sa qualité d'immatriculation.

L'Etat d'immatriculation sera dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.

Le transfert ne portera pas effet à l'égard des autres Etats contractants avant que l'accord dont il fait l'objet ait été enregistré par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et rendu public ou que l'existence et la portée de l'accord aient été notifiées directement aux autorités de l'Etat ou des autres Etats contractants intéressés par un Etat partie à l'accord.

### **CHAPITRE VI DES TRANSPORTS SANITAIRES**

#### ARTICLE 117

Tout propriétaire d'aéronef qui désire effectuer des transports sanitaires aériens doit y être autorisé dans les conditions fixées par arrêté ministériel.

Les exploitants d'entreprise de transports sont tenus de présenter, préalablement à leur mise en service, leurs aéronefs affectés à ces transports, à un contrôle dans les conditions fixées par arrêté ministériel.

Ces aéronefs font l'objet de contrôle périodique. L'autorisation visée au présent article peut être retirée en cas de méconnaissance des règles applicables.

## **TITRE VI DES DISPOSITIONS FINALES**

### **CHAPITRE I DES DISPOSITIONS PENALES**

#### **Section I – Des infractions aux dispositions relatives aux aéronefs**

##### ARTICLE 118

Sont passibles d'une peine d'emprisonnement de un à six mois et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal ou de l'une de ces deux peines seulement, l'exploitant et le propriétaire d'un aéronef qui ont :

1°) mis ou laissé en service un aéronef sans avoir obtenu le certificat d'immatriculation, le document de navigabilité ou le certificat de limitation des nuisances respectivement mentionnés aux articles 6, 47 et 48 lorsque ceux-ci sont exigibles ;

2°) mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par le chapitre 2 du titre I de la présente loi ou qui ont apposé ou fait apposer des marques non conformes à celles portées sur le certificat d'immatriculation ou qui ont supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques réglementaires ;

3°) fait ou laissé circuler un aéronef dont le document de navigabilité ou le certificat de limitation de nuisances ont cessé d'être valables ;

4°) fait ou laissé circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment tant aux conditions techniques de navigabilité qu'aux règles relatives au maintien en état de validité de ce document ;

5°) omis de tenir un quelconque des livres de bord requis en application de l'article 47 ou y ont porté des indications inexactes ou l'ont détruit ;

6°) fait ou laissé circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité.

Lorsque ces faits sont commis après le refus, le retrait ou la suspension du certificat d'immatriculation ou du document de navigabilité, la peine d'emprisonnement sera de trois mois à un an, et l'amende celle prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal.

## **Section II – Des infractions aux dispositions relatives au personnel navigant**

### ARTICLE 119

Est passible d'une peine d'emprisonnement de un à six mois et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui sciemment a conduit un aéronef sans être muni des titres requis en état de validité ou qui a exercé un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant professionnel en contravention avec les dispositions du titre II.

### ARTICLE 120

Est passible des mêmes peines, le responsable de toute entreprise qui a confié un de ces emplois à une personne ne remplissant pas les conditions exigées au titre II.

### ARTICLE 121

L'interdiction de conduite d'un aéronef quelconque peut être prononcée par le jugement ou l'arrêt, pour une durée de trois mois à trois ans, contre le pilote condamné en vertu des dispositions de l'article 119.

Si le pilote est condamné une seconde fois pour l'un quelconque de ces mêmes délits dans un délai de cinq ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende, l'interdiction de conduire un aéronef et sa durée est portée au maximum et peut être élevée jusqu'au double.

Les brevets dont seraient porteurs les pilotes restent déposés, pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe du Tribunal de première instance.

Les condamnés doivent effectuer les dépôts de ces brevets au greffe du tribunal dans les cinq jours qui suivent la date à laquelle la condamnation est devenue définitive, faute de quoi ils sont passibles d'une peine de six jours d'emprisonnement et de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal sans préjudice des peines déjà prononcées au cas où ils conduiraient un aéronef pendant la période d'interdiction, et qui ne peuvent se confondre.

### **Section III – Des infractions aux dispositions relatives aux aérodromes**

#### ARTICLE 122

Est passible d'une peine d'emprisonnement d'un à cinq ans et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui a volontairement :

1°) détruit, incendié ou endommagé ou tenté de détruire, incendier ou endommager les immeubles ou installations destinés à assurer le contrôle de la circulation des aéronefs, les télécommunications aéronautiques, les aides à la navigation aérienne ou l'assistance météorologique ;

2°) troublé ou tenté de troubler par quelque moyen que ce soit le fonctionnement de ces installations ;

3°) détruit, incendié ou endommagé ou tenté de détruire, incendier ou endommager un aéronef sur un aérodrome ;

4°) entravé ou tenté d'entraver de quelque manière que ce soit la navigation ou la circulation des aéronefs.

#### ARTICLE 123

Est passible d'une peine d'emprisonnement de six mois à trois ans et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui sciemment a tenté de se soustraire aux contrôles exercés sur l'aérodrome en application des dispositions de l'article 83.

#### ARTICLE 124

Est passible des peines portées à l'article précédent celui qui a ouvert un aérodrome privé sans autorisation ou qui ne se sera pas conformé aux conditions qu'elle détermine.

#### ARTICLE 125

Quiconque séjourne ou pénètre dans les terrains dont l'accès est interdit en raison de l'affectation de ces terrains à l'usage d'un service public de transport par aéronefs où y laisse séjourner ou fait pénétrer des animaux est passible des peines prévues au chiffre 4 de l'article 29 du Code pénal et peut être, en outre, déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

#### ARTICLE 126

Est passible d'une peine d'emprisonnement d'un à cinq ans et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui aura occasionné des blessures ou porté des coups aux agents préposés à la garde des aérodromes ou à des installations aéronautiques dans l'exercice de leurs fonctions ou leur a résisté avec des violences et voies de fait.

#### ARTICLE 127

Est passible d'une peine d'emprisonnement de cinq à dix ans et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui illicitement et intentionnellement, à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme, a :

1°) accompli à l'encontre d'une personne, dans un aéroport servant à l'aviation civile internationale, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves ou la mort,

2°) détruit ou endommagé gravement les installations d'un aéroport servant à l'aviation civile internationale ou des aéronefs qui ne sont pas en service et qui se trouvent dans l'aéroport ou interrompu les services de l'aéroport, si cet acte compromet ou est de nature à compromettre la sécurité dans ces aéroport.

#### ARTICLE 128

Si les actions commises aux articles 122 à 124 et 126 et 127 ont été commises en bande, les chefs instigateurs et provocateurs sont passibles des peines prévues pour les auteurs du crime ou délit.

S'il en est résulté des actes de violence visés aux articles ci-dessus, des blessures ou infirmités de l'espèce définie au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal ; la peine est celle de la réclusion criminelle de dix à vingt ans.

S'il en est résulté la mort d'une ou plusieurs personnes, la peine est celle de la réclusion criminelle à perpétuité.

#### **Section IV – Des infractions aux dispositions relatives aux servitudes aéronautiques**

##### ARTICLE 129

Les infractions aux dispositions relatives aux servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont passibles de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal.

#### **Section V – Des infractions aux dispositions relatives à la police de la circulation aérienne**

##### ARTICLE 130

Est passible d'une peine d'emprisonnement de six jours à un mois et de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui sciemment a contrevenu aux règles applicables au vol et à la manœuvre des aéronefs.

##### ARTICLE 131

Est passible d'une peine d'emprisonnement de un à six mois et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui sciemment a :

- 1°) effectué des évolutions constituant des spectacles publics sans l'autorisation visée à l'article 97 ;
- 2°) effectué un vol d'acrobatie ou de voltige comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil au-dessus de l'agglomération en méconnaissance des dispositions de l'article 96.

##### ARTICLE 132

Est passible d'une peine d'emprisonnement de six jours à un mois et de l'amende prévue au chiffre 2 de l'article 26 du Code pénal, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui sciemment a transporté sans autorisation tout animal ou objet dont le transport est interdit ou réglementé.

Dans le cas de transport d'armes, de munitions et d'explosifs, la peine d'emprisonnement est de un à cinq ans et l'amende celle prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal.

### ARTICLE 133

Le procureur général, les officiers de police auxiliaires du procureur général tels qu'énumérés à l'article 42 du Code de procédure pénale et tous agents spécialement assermentés dans les conditions prévues à l'article 139 de la présente loi ont le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs, ainsi que les appareils radio-téléphoniques qui se trouvent à bord des aéronefs sans l'autorisation spéciale prévue aux articles 101 et 102 de la présente loi.

La confiscation des objets et appareils régulièrement saisis est prononcée par le Tribunal de première instance.

## **Section VI – Des infractions aux dispositions relatives à l'activité de transport aérien**

### ARTICLE 134

Est passible d'une peine d'emprisonnement de un à six mois et de l'amende prévue au chiffre 3 de l'article 26 du Code pénal, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui a exercé une activité de transport aérien sans avoir obtenu la licence d'exploitation ou sans avoir respecté les conditions ou limitations qui lui avaient été imposées lors de la délivrance de la licence en application des dispositions du chapitre III du livre V de la présente loi.

Est passible des mêmes peines, toute personne qui a exploité un aéronef pour une ou plusieurs opérations de transport aérien public, en l'absence du certificat de transporteur aérien exigé en application de l'article 106 en cours de validité à la date du transport, ou dans des conditions non conformes à celles fixées par ledit certificat.

### ARTICLE 135

Est passible des peines portées à l'article précédent, toute personne qui a exploité un aéronef pour une ou plusieurs opérations de transport sanitaire aérien, sans l'autorisation prévue à l'article 117.

### ARTICLE 136

Est passible d'une peine d'emprisonnement de cinq à dix ans et de l'amende prévue au chiffre 4 de l'article 26 du Code pénal celui qui sciemment :

1°) a commis ou tenté de commettre un acte compromettant ou de nature à compromettre la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord ;

2°) s'est emparé ou a tenté de s'emparer par menaces de violences ou voies de fait d'un aéronef ou en a exercé le contrôle.

Le tribunal peut, de plus, prononcer l'interdiction de séjour pendant deux ans au moins et dix ans au plus.

#### ARTICLE 137

Les juridictions monégasques sont compétentes aux fins de connaître des infractions relatives aux actes de violence commises à bord des aéronefs ou dans les aéroports dans les cas où l'auteur présumé de l'une d'elles se trouve sur le territoire monégasque et où l'Etat ne l'extrade pas, ce conformément aux dispositions des articles :

- 4 de la convention de la Haye du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs ;
- 8 de la convention de Montréal du 23 septembre 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre l'aviation civile.

#### ARTICLE 138

Les juridictions monégasques sont compétentes pour connaître des infractions relatives aux actes de violence si elles sont commises à bord d'un aéronef immatriculé à Monaco ainsi que dans les cas suivants où, s'agissant d'un aéronef immatriculé dans un autre pays :

- a) cette infraction a produit effet sur le territoire monégasque ;
- b) cette infraction a été commise par ou contre un ressortissant monégasque ou une personne y ayant sa résidence permanente ;
- c) cette infraction compromet la sécurité de l'Etat ;
- d) cette infraction constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manœuvre des aéronefs en vigueur à Monaco ;

- e) l'exercice de la compétence des juridictions monégasques est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe à la Principauté en vertu d'un accord international multilatéral ; et ce, conformément à l'article 4 de la convention de Tokyo du 14 septembre 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs.

## **CHAPITRE II DES DISPOSITIONS DIVERSES**

### ARTICLE 139

Indépendamment des officiers de police judiciaire auxiliaires du procureur général et des agents des douanes, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions de la loi relative à l'aviation civile et aux textes pris pour son application, les fonctionnaires et agents spécialement assermentés à cet effet, suivant les conditions précisées à l'article 83.

### ARTICLE 140

Le procès-verbal constatant les infractions à la présente loi et aux textes pris pour son application, est transmis sans délai au procureur général, conformément aux dispositions du Code de procédure pénale.

## **CHAPITRE III DE LA DISPOSITION ABROGATIVE**

### ARTICLE 141

Sont abrogées la loi n° 622 du 5 novembre 1956 relative à l'aviation civile ainsi que toutes dispositions contraires à la présente loi.

Toutefois, en tant que de besoin et sous réserve qu'elles ne soient pas contraires aux prescriptions législatives, demeurent applicables, jusqu'à la promulgation des textes d'application de la loi, les dispositions des ordonnances souveraines et arrêtés ministériels pris en vertu des normes législatives abrogées aux termes de l'alinéa précédent.