

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

N° 955

EXPOSE DES MOTIFS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE PREMIER

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE II

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE III

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE IV

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE V

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE VI

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

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

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

Tel est l'objet du présent projet de loi.

**

PROJET DE LOI

TITRE PREMIER DES AERONEFS

CHAPITRE PREMIER DES DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE PREMIER

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

ARTICLE 2

Les aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

CHAPITRE II DE L'IMMATRICULATION

ARTICLE 3

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

ARTICLE 4

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

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

ARTICLE 5

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 une ordonnance souveraine.

ARTICLE 6

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 un ressortissant étranger domicilié dans la Principauté et à une personne morale remplissant les conditions fixées au chiffre 1°.

ARTICLE 7

L'immatriculation est attestée par la délivrance par le chef du 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 8

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

ARTICLE 9

La radiation peut être effectuée d'office :

- lorsque le propriétaire ne remplit plus les conditions fixées à l'article 6 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 10

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

ARTICLE 11

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 saisi et statuant comme en matière de référé, à la demande du Ministre d'Etat ou de tout intéressé.

CHAPITRE III

DE LA PROPRIETE, DES HYPOTHEQUES ET DES PRIVILEGES

ARTICLE 12

L'aéronef immatriculé 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 13

L'aéronef immatriculé 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 14

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 15

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 mentionnés ;
- 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 16

La mention dans l'acte de vente d'un aéronef immatriculé 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 17

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 18

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 19

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 20

Les créanciers hypothécaires inscrits suivent leur gage en quelque main qu'il passe à l'effet, sous réserve des dispositions des articles 23 à 26, d'être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions.

ARTICLE 21

En cas de perte ou d'avarie, les créanciers hypothécaires inscrits sont, sauf conventions contraires, 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 22

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

ARTICLE 23

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 21 ; 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 24

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 23 sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

ARTICLE 25

Les privilèges autres que ceux énoncés à l'article 23 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 ayants droit qu'à concurrence d'un pourcentage du prix de vente fixé par ordonnance souveraine.

ARTICLE 26

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 27

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 28

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 29

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

CHAPITRE IV DE LA SAISIE ET DE LA VENTE FORCEE

ARTICLE 30

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

ARTICLE 31

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 32

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 33

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 34

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 35

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 36

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 37 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 37

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 38

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 39

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 40

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 adjudgé trois jours après une nouvelle publication conformément aux dispositions des articles 36 et 37, à la folle enchère de l'adjudicataire qui sera également tenu, pour le paiement du déficit, des dommages, des intérêts et des frais.

ARTICLE 41

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 42

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 43

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 du 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 44

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 45

Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé à l'étranger, la notification de la saisie prévue à l'article 35 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 précédent 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 46

Il peut être procédé à l'immobilisation des aéronefs dans les conditions ci-après définies :

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 immatriculé à Monaco ou à l'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, le chef du service chargé de l'aviation civile peut faire 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 de son propriétaire.

2°) L'immobilisation peut être prescrite, lorsqu'est constatée la nécessité de faire cesser sans délai une des infractions visées aux articles 124 à 146, 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 de son propriétaire.

3°) 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, le redevable est, préalablement à toute décision, entendu en ses explications ou dûment appelé à les fournir.

Le président du Tribunal de première instance, saisi et statuant comme en matière de référé, peut ordonner la levée des mesures prescrites en vertu des chiffres 1° à 3°.

ARTICLE 47

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, saisi et statuant comme en matière de référé, 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 48

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

- s'il est muni des documents de navigabilité mentionnés à l'article 49 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 le chef du service chargé de l'aviation civile.

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

ARTICLE 49

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 acoustique ou d'un laissez-passer provisoire.

ARTICLE 50

Le certificat de navigabilité et le certificat acoustique sont délivrés pour un aéronef lorsque le postulant a démontré et attesté la conformité de cet aéronef à un type déjà certifié et que cette conformité a été admise par décision du chef du service chargé de l'aviation civile 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 51

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 52

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 53

Dans le but de garantir notamment la sécurité aérienne, 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 immatriculé 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 54

Tout aéronef immatriculé faisant escale à Monaco est soumis au contrôle et à la surveillance du chef du service chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 55

Les dépenses entraînées par le contrôle de l'aéronef immatriculé 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 56

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 57

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 aéroport 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 58

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 59

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 60

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 DU TRAITEMENT DES ACCIDENTS OU INCIDENTS

ARTICLE 61

Tout accident ou incident d'aviation civile doit être rapporté au service chargé de l'aviation civile pour investigation.

En particulier, les accidents ou incidents graves entendus 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* », doivent faire l'objet d'une enquête technique.

ARTICLE 62

Les investigations visées à l'article 61 ont 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.

Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à la personne qui a rendu compte d'un accident ou incident, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet événement, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

Il ne peut être procédé à la diffusion ou à l'utilisation des comptes rendus d'accidents ou d'incidents qu'aux seules fins d'améliorer la sécurité aérienne et, plus généralement, celle des personnes et des biens.

ARTICLE 63

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 64

Les modalités des rapports et des investigations visés à l'article 61 sont fixées par ordonnance souveraine.

TITRE II DU PERSONNEL NAVIGANT

CHAPITRE I DES DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 65

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 66

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 l'estime nécessaire à la sécurité et sous réserve d'en rendre compte en donnant les motifs de sa décision.

ARTICLE 67

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 68

Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef immatriculé 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 69

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 TITRES AERONAUTIQUES

ARTICLE 70

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 71

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 de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (A.E.S.A.).

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 72

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 73

Les personnes chargées de la conduite d'un aéronef sont tenues, au cours de la circulation aérienne, de se conformer aux règlements relatifs à la police de la circulation ainsi qu'à ceux régissant la navigation aérienne internationale, notamment ceux relatifs aux ordres d'interceptions émis par d'autres Etats et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

ARTICLE 74

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 75

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 ordonnance souveraine qui établit également les règles de procédure applicables.

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 76

L'atterrissage, le décollage et la circulation des aéronefs immatriculés 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 77

Un aérodrome 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.

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

L'aérodrome 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 aérodrome 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'aérodrome. Elle peut notamment spécifier qu'il doit être ouvert à tous les aéronefs.

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 soient respectées les conditions visées à l'alinéa précédent. Les conditions de la révocation sont fixées par arrêté ministériel. 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'aérodrome.

ARTICLE 79

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

ARTICLE 80

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

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

Article 81

En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, les fonctionnaires ou agents de la Direction de la sûreté publique peuvent procéder à la fouille et à la visite, par tous moyens appropriés, des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones non librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances, ou sortant de celles-ci.

Ils ne procèdent à la fouille des bagages qu'avec le consentement de leurs propriétaires. De même, ils ne procèdent aux palpations de sécurité qu'avec le consentement des personnes concernées. Dans ce cas, ces palpations doivent être effectuées par des fonctionnaires ou des agents du même sexe que les personnes qui en font l'objet.

Une inspection-filtrage des personnes mentionnées au premier alinéa peut en outre être réalisée, avec leur consentement, au moyen d'un dispositif d'imagerie utilisant des ondes millimétriques. Ce dispositif doit comporter un système brouillant la visualisation du visage des personnes concernées. L'analyse des images ainsi obtenues est effectuée par des opérateurs ne connaissant pas l'identité des personnes concernées et ne pouvant simultanément visualiser physiquement lesdites personnes et leur image telle que produite par ledit dispositif. Aucune conservation desdites images n'est autorisée.

Les personnes refusant de se prêter aux contrôles prévus aux trois précédents alinéas peuvent se voir enjoindre, par les fonctionnaires ou agents de la Direction de la sûreté publique, de ne pas accéder aux aéronefs et de quitter, séance tenante s'il y a lieu, les aérodromes et leurs dépendances. En cas de refus de déférer à de telles injonctions, celles-ci peuvent faire l'objet de mesures d'exécution forcée.

Sont habilités à procéder aux fouilles et visites mentionnées au premier alinéa, sous le contrôle des fonctionnaires ou agents de la Direction de la sûreté publique, les préposés désignés par les entreprises de transport aérien, les exploitants d'aérodromes ou les entreprises qui leur sont liées par contrat. Ces préposés doivent être préalablement agréés par le Ministre d'Etat.

L'agrément prévu au précédent alinéa peut, par décision du Ministre d'Etat, être refusé lorsque la personne qui la demande ou en faveur de laquelle il est demandé ne présente pas toutes garanties de moralité eu égard à la sûreté de l'Etat, à la sécurité des personnes et des biens ou à l'ordre public.

L'agrément peut, en la même forme, être retiré, son titulaire préalablement entendu en ses explications ou dûment appelé à les fournir, s'il apparaît que celui-ci ne présente plus les garanties de moralité énoncées au précédent alinéa ou que son comportement apparaît être incompatible avec l'exercice des missions pour l'accomplissement desquelles il a été agréé.

Les autres dispositions applicables à l'agrément prévu au cinquième alinéa sont fixées par ordonnance souveraine.

ARTICLE 82

Le créateur d'un aérodrome peut en confier la gestion à un exploitant.

ARTICLE 83

Aux fins de garantir les conditions relatives à la sécurité des installations, des services, des équipements et des personnes, les règles d'exploitation, d'utilisation et de fonctionnement d'un aérodrome sont définies par arrêté ministériel.

Aux mêmes fins, l'exploitant d'un aérodrome non géré par l'Etat doit être titulaire d'une autorisation d'exploitation délivrée par le Ministre d'Etat.

Les conditions de délivrance et de révocation de l'autorisation prévue au précédent alinéa sont fixées par arrêté ministériel.

ARTICLE 84

I. Les agents du service chargé de l'aviation civile, spécialement commissionnés et assermentés à cet effet, ont qualité pour contrôler le respect des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'aviation civile ainsi que pour rechercher et constater les infractions à celles-ci.

Ils sont tenus au secret professionnel dans les conditions prévues à l'article 308 du Code pénal.

II. Ces agents peuvent accéder à tout moment aux aérodromes relevant du domaine de l'Etat et gérés en régie, ainsi qu'à leurs dépendances.

Toutefois, la visite des locaux affectés, au sein desdits aérodromes, à des entreprises privées, ou des aérodromes qui ne relèvent pas du domaine de l'Etat ou ne sont pas gérés en régie, ainsi que leurs dépendances, a lieu dans les conditions suivantes.

Pour procéder aux visites nécessaires à l'accomplissement de leur mission, les agents mentionnés au premier alinéa doivent être munis d'une lettre de mission du chef du service chargé de l'aviation civile précisant expressément le nom et l'adresse de la personne physique ou morale concernée, ainsi que l'objet de la mission.

Les opérations de contrôle ne peuvent être effectuées qu'entre 6 et 21 heures ou, en dehors de ces heures, lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité est en cours.

Lors desdites opérations, les agents peuvent procéder à toutes vérifications nécessaires, consulter tout traitement au sens de la législation relative à la protection des données nominatives, demander communication, quel qu'en soit le support, ou prendre copie, par tous moyens, de tous documents professionnels, ainsi que recueillir auprès de toute personne compétente les renseignements utiles à leur mission.

Dans le cadre de la mission de contrôle du service chargé de l'aviation civile, les personnes interrogées sont tenues de fournir les renseignements demandés sauf dans les cas où elles sont astreintes au secret professionnel tel que défini à l'article 308 du Code pénal.

En dehors des contrôles sur place et sur convocation, lesdits agents peuvent procéder à toute constatation utile ; ils peuvent notamment, à partir d'un service de communication au public en ligne, consulter les données librement accessibles ou rendues accessibles, y compris par imprudence, par négligence ou par le fait d'un tiers ; ils peuvent retranscrire les données par tout traitement approprié dans des documents directement utilisables pour les besoins du contrôle.

Il est dressé procès-verbal des constatations, vérifications et visites menées en application du présent article. Ce procès-verbal est dressé contradictoirement lorsque les vérifications et visites sont effectuées sur place ou sur convocation.

III. Pour l'exercice des missions mentionnées au premier alinéa, les agents peuvent, après avoir informé le responsable des locaux ou des aérodromes mentionnés au quatrième alinéa, ou son représentant, de son droit d'opposition, y avoir accès, à l'exclusion des parties de ceux-ci affectées au domicile privé. Les opérations ont lieu en présence du responsable desdits locaux ou aérodromes ou de son représentant.

Lorsque le droit d'opposition est exercé, les opérations ne peuvent avoir lieu qu'après l'autorisation du président du Tribunal de première instance, saisi sur requête par le Ministre d'Etat. Le président du tribunal statue en tenant compte notamment du motif ou de l'absence de motif justifiant l'opposition.

Toutefois, lorsque l'urgence ou un risque imminent de destruction ou de disparition de pièces ou de documents le justifie, les opérations mentionnées au premier alinéa peuvent avoir lieu sans que le responsable des locaux ou des aérodromes visés au quatrième alinéa ou son représentant puisse s'opposer aux opérations de contrôle. Dans ce cas, toute personne intéressée à laquelle lesdites opérations font grief peut demander au président du Tribunal de première instance, saisi et statuant comme en matière de référé, de déclarer la nullité de ces opérations et des preuves recueillies lors de celles-ci, qui devront être détruites.

IV. Lorsqu'il existe des raisons de soupçonner des manquements aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'aviation civile, lesdits agents peuvent, avec l'autorisation préalable du président du Tribunal de première instance, saisi par le Ministre d'Etat, et statuant par ordonnance sur requête, accéder aux locaux et aux aérodromes visés au quatrième alinéa.

La requête énonce les éléments de faits et de droit de nature à justifier lesdites opérations et à permettre au président du Tribunal de première instance d'en apprécier le bien-fondé.

L'ordonnance autorisant les opérations est exécutoire au seul vu de la minute. Elle peut faire l'objet du recours mentionné à l'article 852 du Code de procédure civile dans le délai de huit jours à compter du contrôle. Ce recours n'est pas suspensif.

Lorsqu'il y est fait droit, le président du Tribunal de première instance peut déclarer la nullité de ces opérations et des preuves recueillies lors de celles-ci, qui devront être détruites.

L'ensemble de ces opérations ont lieu en présence du responsable des locaux ou aérodromes concernés ou de son représentant ou, en cas d'empêchement ou d'impossibilité, d'au moins un témoin, requis à cet effet par les agents mentionnés au premier alinéa et ne se trouvant pas placé sous leur autorité.

V. Lorsque des irrégularités sont relevées à l'encontre du propriétaire, de l'utilisateur ou du responsable des locaux ou des aérodromes visés au quatrième alinéa et ayant fait l'objet de la visite, le chef du service chargé de l'aviation civile établit un rapport qui, formulant, le cas échéant, des recommandations en vue de mettre un terme aux irrégularités constatées, leur est notifié. Ceux-ci peuvent, dans le délai d'un mois à compter de cette notification, formuler, auprès du chef du service chargé de l'aviation civile, des observations. Le rapport est transmis au Ministre d'Etat.

ARTICLE 85

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 86

Les procédures d'amerrissage et de décollage vers ou à partir des eaux territoriales monégasques sont déterminées par arrêté ministériel.

ARTICLE 87

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 88

Des redevances peuvent être perçues par le gestionnaire d'un aérodrome pour l'usage des installations ou en contrepartie des services rendus.

CHAPITRE III DES SERVITUDES AERONAUTIQUES

ARTICLE 89

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.

CHAPITRE IV DES SERVICES D'ASSISTANCE

ARTICLE 90

Les services d'assistance en escale régis par le présent chapitre sont les services rendus à un transporteur aérien sur un aérodrome ouvert au trafic commercial.

L'auto-assistance en escale consiste, pour un transporteur aérien, à effectuer pour son propre compte une ou plusieurs catégories de services d'assistance sans conclure avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services.

ARTICLE 91

L'auto-assistance n'est autorisée que pour les transporteurs aériens monégasques. Les transporteurs aériens étrangers qui fréquentent l'aérodrome de la Principauté doivent obligatoirement recourir aux services d'une société d'assistance agréée, sauf dérogation particulière accordée par le chef du service chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 92

Les transporteurs aériens et les prestataires exercent les services d'assistance en escale dans le respect des règles d'utilisation et de fonctionnement de l'aérodrome citées à l'article 83.

Ces activités sont subordonnées à l'obtention d'un agrément dont les conditions de délivrance et de révocation sont déterminées par un arrêté ministériel.

TITRE IV DE LA NAVIGATION AERIEENNE

CHAPITRE I DES DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 93

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 94

L'espace aérien monégasque est classé selon les normes internationales reconnues par la Principauté, en fonction des services rendus par l'organisme de la circulation 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 95

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

ARTICLE 96

Dans l'espace aérien monégasque, les conditions de vol et les règles d'emploi des aéronefs qui ne sont pas prévues par la loi sont fixées par arrêté ministériel.

ARTICLE 97

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 98

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.

Les personnels qui assurent les services de la circulation aérienne non délégués à un autre Etat sont soumis à des conditions d'aptitude physique et mentale déterminées par arrêté ministériel. L'exercice de leur fonction est subordonné à l'obtention d'une licence, dont les modalités de délivrance, de prorogation, de suspension et de retrait par le chef du service chargé de l'aviation civile sont déterminées dans les conditions prévues par arrêté ministériel.

CHAPITRE III DE LA CIRCULATION AERIENNE

ARTICLE 99

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 100

Tout vol dit d'acrobatie, comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil, est, sauf dérogation exceptionnelle accordée par le Ministre d'Etat, interdit au-dessus du territoire de la Principauté.

ARTICLE 101

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

ARTICLE 102

Un aéronef immatriculé ne peut survoler la Principauté qu'à une altitude telle que, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion, il puisse rejoindre un aérodrome, ou amerrir, ou atterrir en dehors du territoire monégasque.

CHAPITRE IV
DE LA POLICE DE LA CIRCULATION AERIENNE

ARTICLE 103

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 peut faire l'objet, de la part du service chargé de l'aviation civile, d'un contrôle exercé conformément aux dispositions de la présente loi.

De même peuvent être exercés, conformément à la loi et dans le respect des droits fondamentaux de la personne, des contrôles par les fonctionnaires et agents de la Direction de la sûreté publique, des douanes ainsi que des services compétents en matière de santé publique, lesquels peuvent procéder à la fouille et à la visite par tous moyens appropriés, des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux et des aéronefs.

Dans le cadre des contrôles visés aux deux alinéas précédents, des injonctions peuvent être adressées, selon le cas, au pilote ou aux autres occupants de l'aéronef, qui sont tenus d'y déférer.

Article 104

L'utilisation d'un aéronef télépilote peut être soumise à un agrément dont les conditions sont déterminées par arrêté ministériel.

Article 105

La réalisation de tout travail aérien est soumise à autorisation préalable 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 106

Toute prise de vue aérienne de la Principauté est soumise à autorisation préalable dans les conditions fixées par arrêté ministériel.

ARTICLE 107

Sauf autorisation particulière, sont interdits :

- le transport par aéronef d'explosifs, d'armes et de munitions de guerre ;
- le transport de matières dangereuses.

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

ARTICLE 108

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 109

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 57.

TITRE V DU TRANSPORT AERIEN

CHAPITRE I DES DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 110

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 111

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 112

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, ainsi qu'aux justificatifs à produire en vue de son obtention.

Le certificat de transporteur aérien précise les spécifications opérationnelles de l'exploitation, à savoir les aéronefs exploités, les zones et les types d'exploitation.

ARTICLE 113

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 114

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 115

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.

ARTICLE 116

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 117

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 118

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 des douanes.

ARTICLE 119

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 des douanes.

CHAPITRE V DE LA LOCATION D'AERONEFS

ARTICLE 120

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

ARTICLE 121

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.

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

ARTICLE 122

Lorsqu'un aéronef, immatriculé dans un Etat partie à la convention relative à l'aviation civile internationale, susmentionnée, 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 ladite convention, 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 (O.A.C.I.) 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 123

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'entreprises 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 contrôles périodiques. L'autorisation visée au présent article peut être révoquée 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 124

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 immatriculé sans avoir obtenu le certificat d'immatriculation, le document de navigabilité ou le certificat de limitation des nuisances respectivement mentionnés aux articles 7, 48 et 49 lorsque ceux-ci sont exigibles ;

2°) mis ou laissé en service un aéronef immatriculé sans les marques d'identification prévues par le chapitre II 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 immatriculé dont le document de navigabilité ou le certificat de limitation de nuisances ont cessé d'être valables ;

4°) fait ou laissé circuler un aéronef immatriculé 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 48 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 est 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 125

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 126

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 127

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 125.

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 aérodrômes

ARTICLE 128

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, d'incendier ou d'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, d'incendier ou d'endommager un aéronef sur un aéroport ;
- 4°) entravé ou tenté d'entraver de quelque manière que ce soit la navigation ou la circulation des aéronefs.

ARTICLE 129

Est passible de l'amende prévue au chiffre 1 de l'article 26 du Code pénal celui qui a enfreint les règles visées au deuxième alinéa de l'article 80, à l'article 91 et au premier alinéa de l'article 92.

Article 130

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'aéroport en application des dispositions de l'article 84.

ARTICLE 131

Est passible des peines portées à l'article précédent :

- 1°) quiconque a ouvert un aéroport privé sans l'autorisation mentionnée à l'article 78 ou en méconnaissance des conditions de ladite autorisation ;

2°) quiconque exploite un aérodrome sans l'autorisation d'exploitation visée à l'article 83 ;

3°) quiconque exerce des opérations d'assistance en escale sans l'agrément visé au deuxième alinéa de l'article 92.

ARTICLE 132

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 ou y laisse séjourner ou fait pénétrer des animaux, sans y être autorisé par l'autorité compétente, 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 133

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 134

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 aéroports.

ARTICLE 135

Si les actions commises aux articles 128 à 130 et 132 à 134 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 136

Les infractions aux dispositions relatives aux servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées en application de l'article 89 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 navigation aérienne

ARTICLE 137

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 dispositions des articles 95 à 96, 99, 102 à 109 et à leurs textes d'application.

ARTICLE 138

Sans préjudice des peines énoncés à l'article 137, celui qui, au moyen d'un aéronef visé à l'article 4, a sciemment contrevenu aux dispositions des articles 96, 104, 105 et 106 de la présente loi et à leurs textes d'application, est passible de la confiscation de l'aéronef et, le cas échéant, des matériels de prises de vues associés.

ARTICLE 139

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 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 100 ;
- 2°) effectué des évolutions constituant des spectacles publics sans l'autorisation visée à l'article 101.

ARTICLE 140

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'explosifs, d'armes et de munitions de guerre, 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 141

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 84 de la présente loi ont le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, ainsi que les appareils radiotéléphoniques qui se trouvent à bord des aéronefs sans l'autorisation spéciale prévue aux articles 107 et 108 de la présente loi ou les aéronefs et les matériels de prises de vue en cas de violation des dispositions des articles 96, 104, 105 et 106 de la présente loi et de leurs textes d'application.

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 142

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 titre 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 112 en cours de validité à la date du transport, ou dans des conditions non conformes à celles fixées par ledit certificat.

ARTICLE 143

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 123.

ARTICLE 144

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 145

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 et 8 de la convention de Montréal du 23 septembre 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre l'aviation civile.

ARTICLE 146

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

DE LA DISPOSITION ABROGATIVE

ARTICLE 147

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.

**

*