Loi n° 1.458 du 13 décembre 2017 sur l'aviation civile

Type	Texte législatif
Nature	Loi
Date du texte	13 décembre 2017
Publication	Journal de Monaco du 22 décembre 2017[1 p.26]
Thématique	Transport aérien

Lien vers le document : https://legimonaco.mc/tnc/loi/2017/12-13-1.458@2023.03.25

Notes

[1]

Table des matières

Titre I - Des aéronefs ... 3
Chapitre Ier - Des dispositions générales ... 3
Chapitre II - De l'immatriculation ... 3
Chapitre III - De la propriété, des hypothèques et des privilèges ... 5
Chapitre IV - De la saisie et de la vente forcée ... 7
Chapitre V - Du droit de rétention ... 9
Chapitre VI - De la police de la circulation des aéronefs ... 10
Chapitre VII - Des dommages causés aux tiers ... 11
Chapitre VIII - Du traitement des accidents ou incidents ... 12
Titre II - Du personnel navigant ... 12
Chapitre I - Des dispositions générales ... 12
Chapitre II - Des titres aéronautiques ... 13
Chapitre III - De la responsabilité et de la discipline ... 13
Titre III - Des aérodromes ... 14
Chapitre I - Des dispositions générales ... 14
Chapitre II - De la création, de l'utilisation et de la gestion des aérodromes ... 14
Chapitre III - Des servitudes aéronautiques ... 17
Chapitre IV - Des services d'assistance ... 17
Titre IV - De la navigation aérienne ... 17
Chapitre I - Des dispositions générales ... 17
Chapitre II - De l'utilisation de l'espace aérien monégasque ... 17
Chapitre III - De la circulation aérienne ... 18
Chapitre IV - De la police de la circulation aérienne ... 18
Titre V - Du transport aérien ... 19
Chapitre I - Des dispositions générales ... 19
Chapitre II - Du certificat de transporteur aérien ... 19
Chapitre III - De la licence d'exploitation ... 20
Chapitre IV - Du contrat de transport ... 20
Chapitre V - De la location d'aéronefs ... 20
Chapitre VI - Des transports sanitaires ... 21
Titre VI - Des dispositions finales ... 21
Chapitre I - Des dispositions pénales ... 21
Section I - Des infractions aux dispositions relatives aux aéronefs ... 21
Section II - Des infractions aux dispositions relatives au personnel navigant ... 22
Section III - Des infractions aux dispositions relatives aux aérodromes ... 22
Section IV - Des infractions aux dispositions relatives aux servitudes aéronautiques ... 23
Section V - Des infractions aux dispositions relatives à la navigation aérienne ... 23
Section VI - Des infractions aux dispositions relatives à l'activité de transport aérien ... 24
Chapitre II - Des dispositions abrogatives et finales ... 25
Notes ... 26
Notes de la rédaction ... 26
Liens ... 26

Titre I - Des aéronefs

Chapitre Ier - Des dispositions générales

Article 1er

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'État 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 inférieure 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

Modifié par l'Ordonnance Souveraine n° 9.827 du 15 mars 2023

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 ; toutefois, lorsque l'aéronef est utilisé à des fins exclusivement ou partiellement commerciales, celui-ci ne peut être immatriculé dans la Principauté que si le gérant est de nationalité monégasque ou, s'il est étranger, domicilié à Monaco, et si l'intégralité du capital social de la personne morale propriétaire est directement détenue par des personnes physiques de nationalité monégasque ou, si elles sont de nationalité étrangère, domiciliées à Monaco ;
- dans les sociétés par actions, le président du conseil d'administration ou l'administrateur délégué ou les deux tiers au moins des administrateurs doivent être de nationalité monégasque ou, s'ils sont étrangers, domiciliés à Monaco ; toutefois, lorsque l'aéronef est utilisé à des fins exclusivement ou partiellement commerciales, celui-ci ne peut être immatriculé dans la Principauté que si le président du conseil d'administration ou l'administrateur délégué sont de nationalité monégasque ou, s'ils sont étrangers,

domiciliés à Monaco, et si l'intégralité du capital social de la personne morale propriétaire est directement détenue par des personnes physiques de nationalité monégasque ou, si elles sont de nationalité étrangère, domiciliées à Monaco ;

- dans les sociétés à responsabilité limitée, le gérant ou les deux tiers au moins des porteurs de parts doivent être de nationalité monégasque ou, s'ils sont étrangers, domiciliés à Monaco ; toutefois, lorsque l'aéronef est utilisé à des fins exclusivement ou partiellement commerciales, celui-ci ne peut être immatriculé dans la Principauté que si le gérant est de nationalité monégasque ou, s'il est étranger, domicilié à Monaco, et si l'intégralité du capital social de la personne morale propriétaire est directement détenue par des personnes physiques de nationalité monégasque ou, si elles sont de nationalité étrangère, domiciliées à Monaco ;
- dans les sociétés civiles, le gérant ou la majorité des porteurs de parts doivent être de nationalité monégasque ou, s'ils sont étrangers, domiciliés à Monaco ; toutefois, lorsque l'aéronef est utilisé à des fins exclusivement ou partiellement commerciales, celui-ci ne peut être immatriculé dans la Principauté que si le gérant est de nationalité monégasque ou, s'il est étranger, domicilié à Monaco, et si l'intégralité du capital social de la personne morale propriétaire est directement détenue par des personnes physiques de nationalité monégasque ou, si elles sont de nationalité étrangère, domiciliées à Monaco ;
- dans les associations, les dirigeants statutaires ou les trois quarts des membres doivent être de nationalité monégasque ou, s'ils sont étrangers, domiciliés à Monaco ; toutefois, lorsque l'aéronef est utilisé à des fins exclusivement ou partiellement commerciales, celui-ci ne peut être immatriculé dans la Principauté que si les dirigeants statutaires et la totalité des membres sont des personnes physiques de nationalité monégasque ou, s'ils sont étrangers, domiciliés à Monaco.

Dans les situations visées au présent chiffre, lorsque l'aéronef est utilisé à des fins exclusivement ou partiellement commerciales, une déclaration indiquant tout changement ou non de situation devra être déposée avant le 30 avril de chaque année simultanément auprès de la Direction du Développement Économique et de la Direction de l'Aviation Civile.

Dans les situations visées au présent chiffre, lorsque l'aéronef est utilisé à des fins exclusivement ou partiellement commerciales, le transporteur ou le loueur de celui-ci devra produire le 30 avril de chaque année à la Direction des Services Fiscaux un état récapitulant et distinguant le chiffre d'affaires, avec mention du hors taxe, de la TVA et de l'exonéré, réalisé en provenance ou à destination de Monaco, de la France et de l'étranger, y compris les prestations de service effectuées pour les besoins privés de l'assujetti ou de ses ayants droit ou de son personnel, ou plus généralement des fins étrangères à son objet, à son entreprise ou à ses activités.

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'État ou de tout intéressé.

Chapitre III - De la propriété, des hypothèques et des privilèges

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

À 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 État 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 forcée

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 réglemente 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.

À défaut de consignation, l'aéronef est remis en vente et adjugé 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 collocation avec titre à l'appui.

À 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 rétention

Article 46

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

1°) Le Ministre d'État 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'État.

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'État 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 aéronefs

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

Article 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'État 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 État 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 générales

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 tout 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 aéronautiques

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 État. 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 État 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 responsabilité 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 États 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'État après avis d'un conseil de discipline dont la composition est déterminée par Ordonnance Souveraine qui établit également les règles de procédure applicables.

Le ou les membres d'équipage sont, préalablement à toute décision, entendus en leurs explications ou dûment appelés à les fournir.

Titre III - Des aérodromes

Chapitre I - Des dispositions générales

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'État 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 création, de l'utilisation et de la gestion des aérodromes

Article 78

Aucun aérodrome ne peut être créé sans l'autorisation préalable du Ministre d'État, 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'État 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'État.

L'agrément prévu au précédent alinéa peut, par décision du Ministre d'État, 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'État, 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'État doit être titulaire d'une autorisation d'exploitation délivrée par le Ministre d'État.

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'État 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'État 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'État. 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'État, 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'État.

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 aéronautiques

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 aérienne

Chapitre I - Des dispositions générales

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 aérien monégasque

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 État dans le cadre d'un accord conclu entre la Principauté et l'État 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 État 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 aérienne

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'État, 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'État.

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 aérienne

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 télépiloté 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 qualifiée 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 ;
- 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 aérien

Chapitre I - Des dispositions générales

Article 110

Est qualifiée 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 qualifiée 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 aérien

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 subordonné, 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 dans les conditions prévues par Ordonnance Souveraine.

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.

Les données concernant les passagers aériens peuvent être exigées du transporteur par les autorités administratives dans les conditions et selon les modalités prévues par Ordonnance Souveraine.

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'aéronefs

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 État 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 État partie à la ladite convention, l'État d'immatriculation peut, par accord avec cet autre État, 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'État 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 États 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'État ou des autres États contractants intéressés par un État 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 pénales

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 aérodromes

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 aérodrome ;

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

Article 131

Est passible des peines portées à l'article précédent :

1°) quiconque a ouvert un aérodrome 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 deuxième alinéa de l'article 236 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, 96, 99, 102 à 106, 108 et 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, 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, 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'État 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'État ;

d) cette infraction constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manœuvre des aéronefs en vigueur à Monaco ;

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

Chapitre II - Des dispositions abrogatives et finales

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.

Article 148

L'exception prévue au deuxième tiret du chiffre premier de l'article 6 n'est pas applicable aux sociétés par actions qui utilisent à des fins commerciales des aéronefs déjà immatriculés à Monaco à la date de publication de la présente loi.

La présente loi est promulguée et sera exécutée comme loi de l'État.

Notes

Notes de la rédaction

1. ^ [p.1] Concernant les conditions d'utilisation des aéronefs non habités et télépilotés, des ballons libres légers, des planeurs ultra légers ainsi qu'aux aéronefs tractés : Voir l'arrêté ministériel n° 2021-532 du 2 août 2021. - NDLR.

Liens

1. Journal de Monaco du 22 décembre 2017
   ^ [p.1] https://journaldemonaco.gouv.mc/Journaux/2017/Journal-8361