

Art. 29. - Les agents visés à l'article 28 de la présente loi sont habilités, pour l'exercice de leurs missions, à accéder à toutes les exploitations, locaux et lieux renfermant des produits provenant d'aires de production bénéficiant d'appellations d'origine contrôlée et d'indications de provenance .

Toutefois, l'accès aux locaux d'habitation en vue d'effectuer le contrôle visé à l'article 28 de la présente loi, s'effectue conformément aux procédures prévues au code de procédure pénale en matière de perquisition.

Sont considérés des locaux d'habitation, les locaux réservés effectivement à l'habitation même s'ils se trouvent dans les exploitations agricoles .

Art. 30. - Les agents visés à l'article 28 de la présente loi peuvent saisir les produits mis en vente sous le titre d'appellations d'origine contrôlée ou d'indications de provenance et présumés ne pas provenir de l'aire géographique de l'appellation ou de l'indication .

Ils peuvent également saisir les produits provenant de l'aire géographique de l'appellation ou de l'indication mais ne répondant pas aux conditions techniques de production fixées au cahier des charges prévu à l'article 10 de la présente loi .

La saisie s'effectue conformément aux procédures prévues par la législation en vigueur en matière de protection du consommateur .

Art. 31. - Les agents de l'ordre public doivent, en cas de besoin, prêter main forte aux agents visés à l'article 28 de la présente loi lors de l'exercice de leurs missions .

Art. 32. - Les crimes relatifs aux appellations d'origine contrôlée et aux indications de provenance sont constatés dans des procès-verbaux établis par les officiers de la police judiciaire visés à l'article 10 du code de procédures pénales , par les agents de l'autorité compétente visés à l'article 28 de la présente loi et par les agents du contrôle économique .

Art. 33. - Tous les procès-verbaux , établis et signés par les agents visés à l'article 32 de la présente loi, sont adressés au ministre chargé de l'agriculture qui les transmet au ministère public .

Section II

Des sanctions

Art. 34. - Nonobstant les peines prévues par le décret du 10 octobre 1919 sur la répression des fraudes dans le commerce des marchandises et des falsifications des denrées alimentaires ou des produits agricoles ou naturels, par la loi n° 91-44 du 1er juillet 1991 relative à l'organisation du commerce de distribution telle que modifiée par la loi n° 94-38 du 24 février 1994, par la loi n° 92-117 du 7 décembre 1992 relative à la protection du consommateur et de la saisie prévue à l'article 30 de la présente loi, tout contrevenant aux dispositions des articles 9,16,19 (paragraphe 2), 26 et 27 de la présente loi est puni d'une amende allant de 1000 à 20 000 dinars.

En cas de récidive, cette peine est portée au double .

CHAPITRE VII

Dispositions transitoires et diverses

Art. 35. - A partir de l'entrée en vigueur de la présente loi et pendant un délai n'excédant pas trois ans , la commercialisation de produits portant des références à des régions géographiques particulières et susceptibles de faire

allusion à une appellation d'origine contrôlée ou à une indication de provenance peut être autorisée à condition que ces produits aient été commercialisés sous ces références durant 3 ans au moins et que leurs étiquettes prouvent clairement leur origine réelle .

Passé ce délai, les concernés doivent se conformer aux dispositions de la présente loi .

Art. 36. - Le bénéfice d'une appellation d'origine contrôlée ou d'une indication de provenance est soumis au paiement d'une contribution dont le montant et les modalités de perception et d'utilisation sont fixées par décret sur proposition du ministre chargé de l'agriculture .

En outre, tout producteur, transformateur ou fabricant ayant bénéficié d'une appellation d'origine contrôlée ou d'une indication de provenance doit payer une redevance à l'organisme de contrôle et de certification au titre des services rendus et prévus à l'article 24 de la présente loi. Cette redevance sera fixée d'un commun accord entre l'organisme de contrôle et de certification et le bénéficiaire de ses services .

Art. 37. - Le décret du 10 janvier 1957 portant réglementation des appellations d'origine pour les vins, vins liqueurs et eaux de vie est abrogé .

Toutefois, les textes pris pour son application restent en vigueur jusqu'à leur remplacement par les dispositions prévues par la présente loi.

La présente loi sera publiée au Journal Officiel de la République Tunisienne et exécutée comme loi de l'Etat.

Tunis, le 28 juin 1999.

Zine El Abidine Ben Ali

Loi n° 99-58 du 29 juin 1999, portant promulgation du code de l'aéronautique civile (1).

Au nom du peuple,

La chambre des députés ayant adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article premier. - "Le code de l'aéronautique civile" est promulgué en vertu de la présente loi.

Art. 2. - Les dispositions du code de l'aéronautique civile entrent en vigueur à l'expiration de six mois à compter de la date de publication de la présente loi au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Art. 3. - Sont abrogées, à compter de la date d'entrée en vigueur du présent code, toutes dispositions antérieures et contraires audit code et notamment:

- Le décret du 8 février 1935, relatif à la navigation aérienne,

- La loi n°59-76 du 19 juin 1959, relative à la navigation aérienne.

La présente loi sera publiée au Journal Officiel de la République Tunisienne et exécutée comme loi de l'Etat.

Tunis, le 24 juin 1999.

Zine El Abidine Ben Ali

(1) Travaux préparatoires :

Discussion et adoption par la chambre des députés dans sa séance du 29 juin 1999.

CODE DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

TITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article premier. - Les dispositions du présent code fixent les règles régissant l'aéronautique civile en ce qui concerne les aéronefs, les aérodromes, le personnel et l'exercice des activités dans ce domaine.

Art. 2. - Pour l'application du présent code sont considérés :

- Aérodrome: 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,

- Aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique: Tout aérodrome où tous les aéronefs, présentant les caractéristiques techniques appropriées, sont autorisés à en faire usage,

- Aérodrome à usage restreint: Tout aérodrome destiné à des activités répondant à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux, exercées par des personnes spécialement désignées à cet effet,

- Commandant d'aérodrome : La personne responsable de l'exploitation technique, des facilitations et de la coordination entre les différents intervenants au sein de l'aérodrome et chargée de la délivrance des autorisations de décollage et d'atterrissage des aéronefs,

- Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre,

- Aéronef d'Etat : Tout aéronef utilisé dans des services militaires, des douanes ou de sûreté,

- Aéronef civil: Tout aéronef à l'exclusion des aéronefs d'Etat,

- Commandant de bord : Pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol,

- Services compétents du Ministère chargé de l'Aviation Civile : Services compétents relevant du Ministère chargé de l'Aviation Civile ou des entreprises publiques soumises à sa tutelle,

- Transport Aérien : Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou de la poste,

- Transport Aérien commercial : Toute opération aérienne effectuée en vue ou à l'occasion du transport, contre rémunération, de passagers, de poste ou de marchandises,

- Transporteur Aérien : Toute entreprise d'aviation possédant un permis d'exploitation aérienne,

- Exploitant d'aéronef : Toute personne physique ou morale qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs,

- Travail Aérien : Activité aérienne effectuée par un aéronef utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la recherche et l'exploitation pétrolières, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, l'écologie et la publicité aérienne.

TITRE II

AERONEFS

CHAPITRE I

IMMATRICULATION ET RADIATION

SECTION I

IMMATRICULATION DES AERONEFS

Art. 3. - Un aéronef civil ne peut circuler que s'il est immatriculé.

Art. 4. - Un aéronef civil ne peut être immatriculé en Tunisie que s'il appartient pour 51% au moins à une personne ou des personnes physiques ou morales tunisiennes.

Le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut autoriser, à titre exceptionnel, l'immatriculation des aéronefs ne remplissant pas cette condition.

Art. 5. - Aucun aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être immatriculé en Tunisie avant la radiation de son immatriculation du registre étranger.

Art. 6. - Tout aéronef immatriculé au registre tunisien d'immatriculation des aéronefs civils a la nationalité tunisienne.

Il doit porter les marques apparentes de nationalité et d'immatriculation telles que fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Le registre d'immatriculation des aéronefs civils est tenu par les soins des services compétents du Ministère chargé de l'Aviation Civile.

Les opérations qui donnent lieu à l'inscription au registre d'immatriculation des aéronefs civils ainsi que les conditions et les modalités d'immatriculation et d'inscription à ce registre sont fixées par décret.

Art. 7. - Sans préjudice aux droits inscrits, un aéronef immatriculé en Tunisie perd la nationalité tunisienne s'il ne remplit plus les conditions prévues à l'article 4 du présent code ou si son propriétaire le fait immatriculer à l'étranger.

Art. 8. - L'immatriculation à l'étranger d'un aéronef antérieurement immatriculé au registre tunisien d'immatriculation des aéronefs civils ne produit d'effet en territoire tunisien que si son immatriculation à ce registre a été préalablement rayée.

Art. 9. - L'inscription au registre d'immatriculation des aéronefs civils vaut titre.

Ce registre est public et toute personne peut en obtenir copie conforme.

Art. 10. - Les aéronefs constituent des biens meubles. Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété doivent être inscrits sur le registre d'immatriculation des aéronefs civils.

Toutefois, la cession de propriété doit être constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par son inscription au registre d'immatriculation des aéronefs civils.

Art. 11. - Un certificat d'immatriculation est délivré au propriétaire d'un aéronef immatriculé au registre d'immatriculation des aéronefs civils.

Le modèle et les indications que doit porter ce certificat sont fixés par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 12. - Le certificat d'immatriculation cesse d'être valable dans les cas suivants:

- la mutation de la propriété de l'aéronef,
- la survivance de l'une des causes de radiation d'office de l'immatriculation,
- la radiation effectuée en vertu de l'article 16 du présent code.

SECTION 2

EFFETS DE L'IMMATRICULATION

Art. 13. - Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont régis par la loi de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef toutes les fois que la loi dudit Etat est applicable.

Art. 14. - Les tribunaux tunisiens sont compétents pour statuer sur les infractions commises à bord des aéronefs immatriculés en Tunisie.

Ces tribunaux sont également compétents pour statuer sur toute infraction commise à bord des aéronefs non immatriculés en Tunisie, dans les cas suivants :

- a) si l'auteur de l'infraction ou la victime est de nationalité tunisienne,
- b) si l'aéronef atterrit en territoire tunisien après l'infraction,
- c) si l'exploitant de l'aéronef mis à sa disposition en vertu d'un contrat de location sans équipage, réside en Tunisie,
- d) si l'intention était de détourner l'aéronef et que l'auteur ou l'un des complices se trouve en Tunisie.

Les tribunaux compétents seront ceux du lieu de l'atterrissage en cas de poursuite au moment de l'atterrissage ou ceux du lieu de l'arrestation en cas où l'auteur de l'infraction serait arrêté postérieurement en Tunisie.

SECTION 3

RADIATION DU REGISTRE D'IMMATRICULATION DES AERONEFS CIVILS

Art. 15. - L'immatriculation de l'aéronef au registre d'immatriculation des aéronefs civils est rayée d'office dans les cas suivants:

- a) Lorsqu'il est réformé,
- b) Lorsqu'on en est sans nouvelle depuis six mois à compter du jour de son départ ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues,
- c) Lorsqu'il ne remplit plus les conditions d'immatriculation prévues à l'article 4 du présent code.

Les modalités de la radiation d'office sont fixées par décret.

Art. 16. - Le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut rayer du registre d'immatriculation des aéronefs civils, l'immatriculation d'aéronefs autorisée à titre exceptionnel en vertu de l'article 4 du présent code.

Art. 17. - Toute radiation d'office est notifiée par les services compétents du Ministère chargé de l'Aviation Civile au propriétaire de l'aéronef et à tout titulaire de droit inscrit sur le registre d'immatriculation des aéronefs civils.

Un certificat de radiation est délivré à toute personne qui en fait la demande.

CHAPITRE 2

DROITS GREVANT LES AERONEFS CIVILS

SECTION 1

PRIVILEGES

Art. 18. - Sont privilégiés, dans l'ordre suivant, à tous autres droits et créances grevant l'aéronef :

- a) les frais de justice encourues dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix,
- b) les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef,
- c) les dépenses encourues pour la conservation de l'aéronef.

Art. 19. - Les privilèges prévus à l'article 18 du présent code portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance en cas de perte ou d'avarie. Ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

Ils s'éteignent trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation des aéronefs civils, après avoir fait reconnaître aimablement son montant ou à défaut avoir introduit une action en justice à son sujet.

Ils s'éteignent en outre dans les cas suivants:

- a - la vente forcée de l'aéronef,
- b - la renonciation du ou des créanciers,
- c - l'aliénation volontaire de l'aéronef à condition :
 - que l'acte d'aliénation volontaire soit inscrit sur le registre d'immatriculation des aéronefs civils,
 - que l'aliénation soit publiée par insertion à deux reprises et à huit jours d'intervalle au moins dans le journal officiel de la République Tunisienne ainsi que dans un des journaux quotidiens publiés en Tunisie,
 - qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, au cours du mois qui suit la dernière publication.

Art. 20. - Les créances visées à l'article 18 du présent code sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées audit article. Les créances de même rang viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

Les créances visées aux paragraphes (b) et (c) du même article sont remboursées dans l'ordre inverse des dates des événements qui leurs ont donné naissance.

Art. 21. - Les privilèges autres que ceux prévus à l'article 18 du présent code prennent rang après les hypothèques dont la date d'inscription au registre d'immatriculation des aéronefs civils est antérieure à celle de la naissance de ces privilèges.

En cas de vente en Tunisie d'un aéronef grevé de droits dans un Etat partie à la convention signée à Genève le 19 juin 1948, relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, les droits prévus à l'article premier de ladite convention ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface par cet aéronef.

SECTION 2 HYPOTHEQUES

Art. 22. - Les aéronefs ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

L'hypothèque peut grever, par un seul acte, un ou plusieurs aéronefs appartenant à un même propriétaire, l'acte doit désigner expressément l'aéronef ou les aéronefs et déterminer la somme.

Art. 23. - L'hypothèque consentie sur un aéronef ou sur une part de propriété de l'aéronef, s'étend à la cellule, aux moteurs, aux hélices, aux équipements de bord et à toutes pièces destinées au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Art. 24. - L'hypothèque peut s'étendre aux pièces de rechange correspondant au type de l'aéronef hypothéqué à condition que lesdites pièces soient individualisées et conservées en un ou plusieurs emplacements déterminés et qu'une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affichage, avertisse dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit grevant ces pièces et mentionne le registre où l'hypothèque est inscrite ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

Un inventaire indiquant la nature et le nombre desdites pièces est annexé à l'acte d'hypothèque.

L'expression "pièces de rechange" désigne les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, équipements de bord, instruments, équipements, garnitures, parties de ces divers éléments et plus généralement tous autres éléments de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef.

Les pièces de rechange utilisées doivent être immédiatement remplacées par des pièces similaires, sans préjudice aux droits du créancier.

Art. 25. - L'hypothèque est, sous peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque.

L'hypothèque peut être à ordre, dans ce cas, l'endossement entraîne le transfert des droits du créancier hypothécaire.

Art. 26. - Un aéronef en construction ne peut être hypothéqué que s'il a, préalablement, fait l'objet d'une déclaration comportant ses principales caractéristiques, aux services chargés de la tenue du registre d'immatriculation des aéronefs civils.

Il en est délivré à l'intéressé un récépissé.

Art. 27. - Les créanciers ayant leurs hypothèques inscrites suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés.

Art. 28. - En cas de perte ou d'avarie de l'aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé au propriétaire dans le droit à l'indemnité d'assurance.

L'assureur doit requérir un état des inscriptions des hypothèques avant le paiement de toute indemnité.

Aucun paiement d'indemnité n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers hypothécaires.

SECTION 3 INSCRIPTION ET RADIATION

Art. 29. - L'hypothèque des aéronefs doit être inscrite sur le registre d'immatriculation des aéronefs civils. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de la date de son inscription.

Toute personne peut obtenir copie conforme de l'inscription de l'hypothèque.

Art. 30. - Les modalités d'inscription et de radiation de l'hypothèque du registre d'immatriculation des aéronefs civils sont fixées par décret.

Art. 31. - L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans, à compter de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'est pas renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Art. 32. - L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'année courante.

Le taux d'intérêt ne peut excéder le taux légal sauf s'il est indiqué dans l'acte et l'inscription.

Art. 33. - Le rang des hypothèques sur le même aéronef est déterminé par l'ordre des dates de leur inscription. Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, nonobstant la différence des heures de l'inscription.

Art. 34. - L'inscription de l'hypothèque est rayée par la production d'une mainlevée signée par le créancier ou en vertu d'une décision de justice ayant acquis force de chose jugée. Les inscriptions ne sont réduites que par l'accord des parties intéressées.

La radiation ou la modification des inscriptions hypothécaires doivent faire l'objet d'une mention au registre d'immatriculation des aéronefs civils.

Art. 35. - Sauf le cas de vente forcée, aucun transfert d'immatriculation d'un aéronef dans un autre Etat ne peut être effectué sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement de leurs titulaires.

CHAPITRE 3 SAISIES DES AERONEFS CIVILS SECTION 1 SAISIE CONSERVATOIRE

Art. 36. - La saisie conservatoire est tout acte par lequel un aéronef est arrêté, dans un intérêt privé, suite à une autorisation judiciaire au profit soit d'un créancier, soit du propriétaire ou du titulaire d'un droit réel grevant l'aéronef.

Le droit de rétention sur les aéronefs, sans le consentement de l'exploitant, est assimilé à la saisie conservatoire et son exercice est soumis au régime prévu par le présent code.

Art. 37. - Sont exempts de la saisie conservatoire :

- Les aéronefs d'Etat,
- Tout autre aéronef mis effectivement en service sur une ligne régulière de transport public et les aéronefs de réserve indispensables,
- Tout autre aéronef affecté à un transport aérien commercial, lorsqu'il est prêt à partir pour un tel transport, excepté dans le cas où il s'agirait d'une dette contractée pour le voyage qu'il va faire ou d'une créance née au cours du voyage.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à la saisie conservatoire exercée par le propriétaire dépossédé de son aéronef par un acte illicite.

Art. 38. - Tout créancier muni d'un titre exécutoire ou d'un titre inscrit et dont la créance est exigible peut notifier à son débiteur, par exploit d'huissier notaire, qu'à défaut de paiement il requerra l'inscription d'une opposition conservatoire sur ses aéronefs.

Les créanciers non munis d'un titre exécutoire ou d'un titre inscrit ou dont la créance n'est pas exigible, mais son recouvrement est en péril, peuvent demander l'inscription d'une opposition conservatoire sur les aéronefs de leurs débiteurs après l'obtention d'une autorisation délivrée par le président du tribunal de première instance de Tunis.

L'inscription de l'opposition conservatoire doit, à peine de nullité, être prise dans un délai de quatre-vingt-dix jours à partir de la notification prévue au premier paragraphe ou de l'autorisation prévue au deuxième paragraphe du présent article.

Au cas où les services compétents du Ministère chargé de l'Aviation Civile refusent l'inscription, ils doivent indiquer en marge et au bas de la notification prévue au premier paragraphe ou de l'autorisation prévue au deuxième paragraphe ci-dessus, la date de sa réception et le motif du refus d'inscription.

Les effets de l'inscription de l'opposition conservatoire cessent, dans tous les cas et de plein droit, à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la date où elle a été effectuée.

Les aéronefs exemptés de la saisie conservatoire ne peuvent faire l'objet d'opposition conservatoire.

Art. 39. - A partir de la date d'inscription de l'opposition conservatoire, il ne peut être procédé à l'inscription des aliénations autres que les ventes sur saisies, des hypothèques et d'autres droits réels.

Art. 40. - Dans le cas où la saisie ne serait pas interdite ou lorsque, en cas d'insaisissabilité de l'aéronef, l'exploitant ne l'invoque pas, la présentation d'un cautionnement suffisant empêche l'opposition conservatoire ainsi que la saisie conservatoire et donne droit à la mainlevée.

Le cautionnement est suffisant s'il couvre le montant de la dette et les frais et s'il est affecté exclusivement au paiement du créancier, ou s'il couvre la valeur de l'aéronef si celle-ci est inférieure au montant de la dette et des frais.

Art. 41. - L'autorisation de saisie conservatoire et la mainlevée sont données dans les formes et délais prévus par le code de procédure civile et commerciale en matière des ordonnances sur requête.

L'autorisation de saisie conservatoire peut être subordonnée à la condition qu'une caution ou qu'un cautionnement valable soit fourni par le demandeur, la caution est obligatoire si le demandeur n'a pas, au jour de la saisie, un domicile en Tunisie.

L'ordonnance portant autorisation de saisie fixe le délai, qui ne pourra excéder un mois, dans lequel le demandeur devra intenter son action devant le juge compétent. Si l'action n'est pas intentée dans le délai imparti, la saisie conservatoire pratiquée sera considérée comme nulle et non avenue et la caution, éventuellement fournie, déchargée.

Art. 42. - Dans le cas où le saisissant procède, contrairement aux dispositions de l'article 37 du présent code, à une saisie conservatoire sur un aéronef insaisissable, ou si le débiteur a dû fournir un cautionnement pour empêcher la saisie ou en obtenir mainlevée, le saisissant est responsable du dommage en résultant pour l'exploitant ou le propriétaire.

Art. 43. - Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux mesures conservatoires en matière de faillite, de règlement judiciaire et aux mesures conservatoires effectuées en cas d'infraction à la législation douanière, pénale ou de police administrative.

SECTION 2

SAISIE EXECUTION

Art. 44. - La saisie exécution des aéronefs est effectuée, en vertu d'une décision de justice ayant acquis force de chose jugée.

Cette saisie exécution peut être effectuée le jour même de la signification du jugement.

Elle immobilise l'aéronef dans l'aérodrome où il se trouve.

L'huissier notaire énonce dans son procès-verbal de saisie ou de conversion en saisie exécution de la saisie conservatoire précédemment effectuée :

- a) les nom, prénom, qualité, profession et domicile du créancier,
- b) le titre en vertu duquel il procède,
- c) l'élection de domicile faite par le créancier chez un avocat habilité à postuler dans les ventes immobilières auprès des tribunaux,
- d) l'indication du tribunal de première instance devant lequel la vente doit être poursuivie. Ce tribunal est celui du lieu où se trouve l'aéronef,
- e) les nom, prénom, qualité, profession et domicile du saisi,
- f) le type de l'aéronef, sa nationalité et son immatriculation.

Il fait la description sommaire de l'aéronef et de ses principaux accessoires et désigne un gardien qui peut être le commandant de bord.

Art. 45. - L'huissier notaire remet immédiatement au commandant de l'aérodrome une copie du procès-verbal de la saisie exécution pratiquée et requiert sa signature sur l'original.

A partir de cet instant, le commandant de l'aérodrome doit s'opposer au départ de l'aéronef jusqu'à remise de mainlevée de saisie exécution ou de décision de justice autorisant le départ ou justifiant que l'adjudicataire a exécuté les formalités prévues à l'article 58 du présent code.

Art. 46. - Le saisissant doit, dans un délai de quinze jours, signifier au saisi copie du procès-verbal de saisie avec ajournement devant la Chambre des criées du tribunal de première instance du lieu de la saisie, pour entendre ordonner qu'il soit procédé à la vente de l'aéronef saisi.

Cette copie du procès-verbal de saisie peut être signifiée au commandant de bord ou, en cas d'absence, à la personne qui représente le débiteur.

Si le débiteur est domicilié hors de Tunisie et que le commandant de bord soit absent et qu'il n'y ait personne pour représenter le débiteur, il sera procédé conformément aux dispositions de l'article 9 du code de procédure civile et commerciale.

Art. 47. - Si l'aéronef est immatriculé en Tunisie, copies du procès-verbal de saisie et de l'ajournement visé à l'article 46 du présent code sont signifiées dans le même délai:

1) au service d'immatriculation des aéronefs civils aux fins d'inscription de la saisie sur le registre d'immatriculation,

2) aux créanciers inscrits ou disposant d'une action résolutoire ou ayant fait prénoter une demande aux fins, si bon leur semble, d'intervention volontaire dans la procédure.

L'original de ces significations et un état des inscriptions grevant l'aéronef seront déposés au dossier remis au tribunal.

Toute vente effectuée en contravention des dispositions du présent article peut être annulée sur demande introduite dans les six mois à compter de la date de la vente, par toute personne ayant subi un préjudice de ce fait.

Art. 48. - Il est interdit au débiteur d'aliéner l'aéronef ou de l'hypothéquer à partir de la date d'inscription de la saisie exécution sur le registre d'immatriculation.

Art. 49. - Le tribunal ordonne la vente, après qu'il en fixe les conditions et renvoie à l'audience à laquelle il y sera procédé.

La mise à prix est fixée par le saisissant et vaut adjudication à son profit pour son montant, si, lors de la vente, il ne survient pas d'enchères.

Le jugement n'est susceptible d'aucune voie de recours ni même de pourvoi en cassation.

Toutefois, le débiteur saisi peut, dans un délai de trente jours à partir de la date de la saisie, procéder à une vente amiable conformément aux conditions prévues au présent article.

Le débiteur saisi informe par écrit, l'huissier notaire chargé de la vente, des propositions qui lui ont été faites en indiquant le nom et prénom de l'acquéreur éventuel ainsi que le délai dans lequel ce dernier s'offre à consigner le prix proposé.

L'huissier notaire chargé de la vente communique ces indications au créancier saisissant et aux créanciers opposants par lettre recommandée avec accusé de réception. Ceux-ci disposent d'un délai de quinze jours pour prendre parti. En l'absence de réponse, ils sont réputés avoir accepté.

Si le créancier saisissant établit que les propositions sont insuffisantes, l'huissier notaire chargé de la vente procède à l'enlèvement de l'aéronef pour qu'il soit vendu aux enchères.

Sauf si le refus d'autoriser la vente est inspiré par l'intention de nuire au débiteur saisi, la responsabilité du créancier saisissant ne peut être recherchée.

Dans tous les cas, le prix de la vente doit être consigné. Le transfert de la propriété et la délivrance de l'aéronef sont subordonnés à la consignation du prix. A défaut de consignation dans le délai convenu, il est procédé à la

vente forcée après l'expiration du délai de trente jours prévu pour procéder à la vente amiable, augmenté s'il y a lieu du délai de quinze jours imparti aux créanciers pour donner leur réponse.

Art. 50. - Aucune vente forcée ne peut être effectuée si les droits, dont il est justifié devant l'autorité compétente et qui sont préférables à ceux du créancier saisissant conformément à la législation en vigueur, ne peuvent être éteints grâce au prix de la vente ou ne sont pris à charge par l'acquéreur.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux saisies demandées par les victimes et ayant droit suite à des dommages causés à la surface par un aéronef et non assurés à un montant correspondant à la valeur à neuf dudit aéronef.

Art. 51. - Sous peine de déchéance, les demandes en revendication ou en nullité sont formulées dix jours au moins avant le jour fixé pour l'adjudication, par acte d'avocat comportant indication de la date à laquelle la demande sera appelée à l'audience des criées du tribunal qui aura ordonné la vente, ainsi que les moyens de nullité ou de revendication.

L'avocat du saisissant doit, dans les cinq jours, fournir ses conclusions en réponse.

Ces demandes ne suspendent pas la vente.

Le jugement n'est susceptible que de pourvoi en cassation, lequel doit être formé dans les cinq jours du prononcé. Les délais, prévus aux articles 185 et 186 du code de procédure civile et commerciale, sont réduits de moitié.

Les demandes en nullité, formées après le délai visé au premier paragraphe du présent article sont réputées non avenues.

Les demandes en revendication formées après ledit délai ou après l'adjudication sont converties de plein droit en oppositions à la délivrance des sommes provenant de la vente et examinées lors de la procédure de répartition du prix d'adjudication.

Art. 52. - La vente sur saisie se fait à l'audience des criées du tribunal, trente jours au minimum après l'apposition des affiches et l'insertion du texte de ces affiches au Journal Officiel de la République Tunisienne et dans l'un des journaux quotidiens publiés en Tunisie, sans préjudice de toutes autres publicités qui seraient autorisées par le tribunal à la demande de l'une des parties en cause et à ses frais avancés.

Art. 53. - Les annonces et affiches doivent indiquer :

- a) le nom, prénom, profession et domicile du poursuivant,
- b) le titre en vertu duquel il agit,
- c) l'élection de domicile par lui déjà faite,
- d) le nom, prénom, profession et domicile du débiteur ainsi que le nom, prénom, profession et domicile du propriétaire de l'aéronef saisi,
- e) le type de l'aéronef,
- f) le lieu où se trouve l'aéronef,
- g) la mise à prix et les conditions de la vente,
- h) la date, le lieu et l'heure de l'adjudication.

Art. 54. - Les affiches sont apposées sur la partie la plus apparente de l'aéronef saisi et au lieu réservé à l'affichage des annonces au tribunal devant lequel la vente aura lieu et à l'aérodrome où se trouve l'aéronef. Il est dressé procès-verbal de ces affichages par un huissier notaire.

Art. 55. - La vente est appelée à l'audience des criées fixée par le tribunal.

La date de la vente ne peut être fixée avant six semaines de la date du procès-verbal de saisie. L'avocat du saisissant joint au dossier :

a) le procès-verbal d'affichage dressé en application des dispositions de l'article 54 du présent code,

b) l'exemplaire du Journal Officiel de la République Tunisienne et du journal quotidien contenant la publicité.

Art. 56. - Si le poursuivant n'a pas été désintéressé avant la date et l'heure fixées pour l'adjudication, la vente a lieu dans les formes prévues aux articles 425 à 431 du code de procédure civile et commerciale. Le jugement d'adjudication n'est susceptible d'aucune voie de recours ni même de pourvoi en cassation.

Art. 57. - Il ne sera admis, après l'adjudication, aucune surenchère.

Art. 58. - Les frais d'adjudication sont payables, sans mise en demeure préalable, dans un délai de dix jours de la date de l'adjudication, entre les mains de l'avocat poursuivant.

Le prix d'adjudication doit être consigné également sans mise en demeure préalable dans le même délai de dix jours à la Caisse des dépôts et consignations de la Trésorerie Générale de Tunisie.

Art. 59. - A défaut de paiement des frais et de consignation, l'aéronef sera remis en vente et adjudgé, dans un délai de quinze jours après les nouvelles publications et affiches semblables à celles prévues aux articles 52 et 53 du présent code, à la folle enchère de l'adjudicataire et à l'audience qui aura été fixée par le Président de la Chambre des criées sur simple requête et sans assignation.

Le fol enchérisseur sera immédiatement, après l'adjudication et sans autre procédure, condamné par jugement séparé au paiement du déficit et des frais.

Art. 60. - Les demandes en subrogation ou en renvoi seront jugées conformément aux dispositions de l'article 440 du code de procédure civile et commerciale.

En cas de renvoi, la nouvelle publicité est faite dans les délais prévus au dernier paragraphe de l'article 440 du code de procédure civile et commerciale.

Art. 61. - Le transfert de la propriété de l'aéronef par adjudication ne peut avoir lieu que si l'adjudication est suivie du paiement des frais et de la consignation du prix. Cette propriété est transférée libre de tous droits non repris par l'acquéreur.

L'adjudication emporte de plein droit mainlevée de l'opposition au décollage de l'aéronef.

Art. 62. - Si l'aéronef est immatriculé en Tunisie, l'inscription de l'adjudication et la radiation des inscriptions relatives aux privilèges, hypothèques, actions résolutoires ou prénotations sont obtenues sur présentation par l'adjudicataire au bureau d'immatriculation de l'aéronef :

a) du jugement d'adjudication,

b) du reçu délivré par l'avocat du saisissant constatant le paiement entre ses mains des frais de l'adjudication,

c) du reçu délivré par la Caisse des dépôts et consignations de la Trésorerie Générale de Tunisie constatant la consignation du prix de l'adjudication.

Art. 63. - L'adjudication fait cesser les fonctions du commandant de bord en ce qui concerne l'aéronef objet de la saisie.

Art. 64. - La répartition du prix de l'adjudication est faite dans l'ordre prescrit par le code de procédure civile et commerciale.

Tout créancier colloqué l'est tant pour le principal que pour les intérêts admis et les frais.

Toutefois, les droits inscrits pour garantir les créances grevant l'aéronef ne sont opposables, qu'à concurrence de quatre vingt pour cent de son prix de vente, aux victimes des dommages causés à la surface par l'aéronef et non assuré à un montant correspondant à sa valeur à neuve.

Art. 65. - La procédure de répartition, les délais et les voies de recours sont ceux de distribution ou d'ordre des créanciers établis par le code de procédure civile et commerciale.

Art. 66. - L'adjudicataire est tenu de demander l'inscription du procès-verbal d'adjudication sur le registre d'immatriculation, dans les deux mois de sa date, faute de quoi, tout intéressé pourra requérir cette inscription en produisant une expédition du procès-verbal de l'adjudication.

CHAPITRE 4

CIRCULATION DES AERONEFS

SECTION 1

APTITUDE AU VOL

Art. 67. - Toute personne qui se propose de construire un aéronef ou de fabriquer des éléments d'aéronef ou de procéder à leur révision ou à leur réparation doit :

a) en informer les services compétents du Ministère chargé de l'Aviation Civile,

b) fournir tout document ou renseignement technique demandé,

c) effectuer tout essai exigé,

d) informer les services compétents du Ministère chargé de l'Aviation Civile de toute modification à apporter à l'aéronef ou aux éléments d'aéronef au cours de leur construction ou fabrication.

Art. 68. - L'entretien, la réparation ou la modification devant être effectués sur un aéronef, pourvu d'un certificat de navigabilité, sont soumis à l'autorisation des services compétents du Ministère chargé de l'Aviation Civile.

Les dispositions du premier paragraphe du présent article ne s'appliquent pas lorsqu'il s'agit d'un entretien ou d'une réparation effectuée en conformité aux spécifications techniques préalablement agréées par les services compétents du Ministère chargé de l'Aviation Civile.

Art. 69. - Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef doit informer sans délai les services compétents du Ministère chargé de l'Aviation Civile de toute avarie survenue à l'aéronef.

Art. 70. - L'aptitude au vol d'un aéronef inscrit au registre d'immatriculation des aéronefs civils est constatée par un certificat de navigabilité délivré par les services compétents du Ministère chargé de l'Aviation Civile.

Les conditions de l'aptitude au vol des aéronefs sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 71. - Les services compétents du Ministère chargé de l'Aviation Civile peuvent accorder pour tout aéronef, une autorisation provisoire de vol, dite "laissez-passer de navigation".

Ce laissez-passer mentionne les conditions spéciales d'utilisation de l'aéronef.

SECTION 2

CIRCULATION DANS L'ESPACE AERIEN

Art. 72. - Les aéronefs de nationalité tunisienne peuvent circuler librement dans l'espace aérien tunisien dans les limites des dispositions du présent code.

Les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire tunisien que si ce droit leur est accordé par un arrangement diplomatique, ou s'ils reçoivent à cet effet, une autorisation du Ministre chargé de l'Aviation Civile pour les aéronefs civils, et du Ministre de la Défense Nationale pour les aéronefs d'Etat. Cette autorisation doit être spéciale et temporaire.

Art. 73. - Aucun aéronef n'est admis à la circulation aérienne s'il n'a, à son bord, les documents exigés par la législation en vigueur relatifs à l'immatriculation, à la navigabilité et à l'exploitation.

La liste de ces documents ainsi que les conditions de leur délivrance, de leur retrait et de leur validité sont fixées par décret.

Art. 74. - Sont subordonnés à l'autorisation préalable du Gouvernement, l'établissement des voies internationales de navigation aérienne ainsi que la création et l'exploitation des lignes internationales de transport aérien.

Art. 75. - Le survol de tout ou partie du territoire de la République Tunisienne peut être interdit aux aéronefs, tant nationaux qu'étrangers, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique. Les procédures de cette interdiction sont fixées par décret.

Art. 76. - Le commandant de bord de tout aéronef qui pénètre dans une zone interdite ou réglementée est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, de donner le signal réglementaire. Il doit en outre atterrir, s'il en reçoit l'ordre, sur l'aérodrome le plus rapproché en dehors de la zone interdite.

Art. 77. - Lorsqu'un itinéraire est prescrit pour les aéronefs, sans atterrissage prévu sur le territoire de la République Tunisienne, ceux-ci sont tenus de suivre l'itinéraire prescrit et de se faire reconnaître par tous les moyens appropriés lors de leur passage au-dessus des points désignés à cet effet. S'ils en reçoivent l'ordre, ils sont tenus d'atterrir sur l'aérodrome douanier le plus proche.

Art. 78. - Les règles techniques relatives à la circulation aérienne sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 79. - Les aéronefs qui effectuent un vol international doivent:

a) suivre, pour franchir la frontière, la route aérienne qui leur est prescrite,

b) utiliser au départ et à l'arrivée un aérodrome international.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées par autorisation du Ministre chargé de l'Aviation Civile, d'utiliser un aérodrome international.

SECTION 3

DOMMAGES ET RESPONSABILITES

Art. 80. - Le commandant de bord est tenu au cours de la circulation aérienne de se conformer à la réglementation en vigueur relative notamment à la circulation aérienne, à la route, aux feux et signaux, et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

Art. 81. - Le jet de bagages et de marchandises indispensable à la sécurité de l'aéronef n'engage que la responsabilité du transporteur envers le passager, l'expéditeur et le destinataire.

Art. 82. - Au cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du commandant de bord et de l'exploitant de l'aéronef est réglée conformément aux dispositions du code des Obligations et des Contrats.

Art. 83. - L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient, aux personnes et aux biens situés à la surface.

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

Art. 84. - Il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hormis les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques, à l'exception du lest réglementaire.

Au cas de jet par suite de force majeure ou de jet de lest réglementaire ayant causé un dommage aux personnes ou biens à la surface, la responsabilité est réglée conformément aux dispositions de l'article 83 du présent code.

Art. 85. - Au cas de location d'un aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis à vis des tiers des dommages causés. 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.

TITRE III

AERODROMES

CHAPITRE I

CLASSIFICATION DES AERODROMES

Art. 86. - Les aérodromes civils sont soit des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, soit des aérodromes à usage restreint. La liste des aérodromes civils appartenant au domaine public de l'Etat est fixée par décret.

Art. 87. - Les aérodromes civils font l'objet d'une classification suivant des critères fixés par décret.

La classe de chaque aérodrome civil est fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 88. - Les aérodromes internationaux sont des aérodromes civils où sont accomplies les opérations d'admission et de congé pour le trafic de transport international ainsi que les formalités afférentes aux douanes, à la police des frontières, à la santé publique, à la quarantaine agricole et aux autres procédures du même ordre.

La dénomination de ces aérodromes est fixée par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 89. - Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique se divisent en deux zones:

- a) une zone publique,
- b) une zone réservée.

Les conditions d'accès et de circulation dans la zone réservée sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

CHAPITRE 2

CREATION ET GESTION DES AERODROMES

Art. 90. - La création de tout aérodrome civil destiné à la circulation aérienne publique est soumise à une autorisation délivrée par le Ministre chargé de l'Aviation Civile après avis du Conseil National de l'Aéronautique Civile.

Les conditions de mise en service et d'utilisation de l'aérodrome sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 91. - La création, l'aménagement, l'exploitation, l'entretien et l'extension des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique peuvent être réalisés par l'Etat, les collectivités locales et les établissements publics ainsi que par les personnes physiques ou morales.

Les conditions techniques et financières auxquelles doivent répondre les collectivités locales, les établissements publics et les personnes physiques ou morales, pour la création, l'aménagement, l'exploitation, l'entretien et l'extension des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ainsi que les conditions d'honorabilité relatives aux personnes physiques ou morales, sont fixées par décret.

Art. 92. - L'ouverture et la fermeture de tout aérodrome à la circulation aérienne publique sont prononcées, après enquête technique, par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Toutefois, lorsque des raisons de sécurité aérienne ou d'ordre public l'exigent, tout aérodrome peut être interdit temporairement à la circulation aérienne publique.

Cette interdiction fait l'objet d'un avis aux usagers de l'air.

Art. 93. - L'exploitation des aéroports peut être concédée dans le cadre de conventions de concession conformément à un cahier des charges dont les clauses sont fixées par décret.

Art. 94. - La création et la mise en service de tout aérodrome à usage restreint sont soumises à une autorisation délivrée par le Ministre chargé de l'Aviation Civile après enquête technique.

Art. 95. - Les aérodromes sont soumis au contrôle du Ministre chargé de l'Aviation Civile en ce qui concerne l'application de la législation en vigueur relative à la protection des aérodromes, à l'infrastructure et aux équipements aéroportuaires ainsi qu'à leur exploitation.

Ce contrôle est exercé par des contrôleurs dûment assermentés relevant des services compétents du Ministère chargé de l'Aviation Civile.

Les contrôleurs ont droit, pour l'exercice de leurs fonctions et sur présentation d'un ordre de mission, au libre accès, à tout moment, à l'aérodrome et à ses dépendances.

Les dépenses entraînées par les contrôles sont à la charge de l'exploitant de l'aérodrome.

Art. 96. - Le contrôle sanitaire et phytosanitaire aux aérodromes internationaux est effectué conformément à la législation en vigueur.

Des conditions spécifiques à ce contrôle peuvent être fixées par décret.

CHAPITRE 3

SERVITUDES AERONAUTIQUES

Art. 97. - Afin d'assurer la sécurité de la circulation aérienne des aéronefs et de limiter les nuisances autour des aérodromes, il est institué des servitudes spéciales dites "servitudes aéronautiques".

Ces servitudes comprennent :

a) Des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ,

b) Des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence ou à en permettre l'identification aux navigateurs aériens ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

c) Des servitudes aéronautiques de limitation de nuisances autour des aérodromes.

Art. 98. - Les dispositions de l'article 97 du présent code sont applicables:

a) aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique et à certains aérodromes à usage restreint,

b) aux installations d'aides à la navigation aérienne et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne,

c) à certains emplacements correspondant à des points de passages préférentiels pour la navigation aérienne,

d) aux zones urbaines et agricoles autour des aérodromes.

Art. 99. - Il est interdit de créer ou de laisser subsister des obstacles fixes, des plantations, des dispositifs visuels ou radioélectriques, dont la hauteur est supérieure à une limite maximale fixée par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile et ce, dans certaines zones grevées de servitudes aéronautiques définies à partir des limites extérieures des aérodromes et des emplacements prévus à l'article 98 du présent code.

Les zones grevées de servitudes aéronautiques sont fixées par décret.

Art. 100. - Les limites extérieures des aérodromes sont celles qui résultent d'un bornage établi contradictoirement en présence des propriétaires des terrains limitrophes ou de l'existence de ce qui suit, en bordure de l'aérodrome:

- soit des limites naturelles tels que cours d'eau,
- soit des limites administratives lorsque l'aérodrome est contigu à des dépendances du domaine public tels que routes, chemins, canaux,
- soit pour une nappe d'eau, des limites définies par un système de repères tels que balises, alignements, relèvements.

Pour les aérodromes dont l'extension est décidée, il est établi un plan d'extension qui indique les limites jusqu'où doivent être portées les limites de l'aérodrome. Les zones définies à l'article 99 sont fixées à partir des limites extérieures de l'aérodrome telles qu'elles figurent au plan d'extension.

Les limites extérieures des installations et emplacements prévus à l'article 98 du présent code sont fixées de la même manière que les limites extérieures des aérodromes.

Art. 101. - Les travaux d'entretien et de réparation des bâtiments ou de tous autres ouvrages, qui nécessitent l'utilisation d'engins ou de dispositifs susceptibles de présenter un danger pour la circulation aérienne ou de ceux dont la hauteur est supérieure à la limite visée par l'article 99 du présent code, doivent être soumis à l'autorisation préalable des services compétents du Ministère chargé de l'Aviation Civile.

Art. 102. - A l'intérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques, peut être ordonnée, moyennant indemnité, la suppression ou la modification des bâtiments en matériaux durs et durables, des constructions légères, des clôtures, des plantations et de tout autre obstacle apparaissant dangereux pour la circulation aérienne ou lorsque leur hauteur respective est supérieure à la limite visée à l'article 99 du présent code et dont l'existence est antérieure à l'établissement de ces servitudes.

Dans le cas où la suppression ou la modification s'applique à des bâtiments en matériaux durs et durables, il est procédé à l'expropriation, dans les autres cas, il est procédé au paiement d'une indemnité conformément à la législation en vigueur.

Art. 103. - Toutes les fois que les servitudes aéronautiques causent aux propriétés qui en sont grevées un dommage actuel et certain, le propriétaire et tout ayant droit peuvent obtenir une indemnité proportionnelle aux dommages qu'ils subissent. La demande pour l'obtention de l'indemnité doit, sous peine de forclusion, parvenir au Ministre chargé de l'Aviation Civile dans un délai d'un an à compter de la date de publication du décret prévu à l'article 99 du présent code au Journal Officiel de la République Tunisienne.

A défaut d'un accord à l'amiable entre l'intéressé et le Ministre chargé de l'Aviation Civile, les contestations relatives à cette indemnité sont jugées par les Tribunaux Judiciaires.

Art. 104. - A l'extérieur des zones grevées des servitudes prévues à l'article 98 du présent code, toute création d'objets qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne, est

soumise à une autorisation préalable du Ministre chargé de l'Aviation Civile, toutes les fois que la hauteur au-dessus du sol de ces objets dépasse une hauteur fixée par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut également prescrire la suppression ou la modification de tout dispositif de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne ou qui constitue une source d'éblouissement aux navigateurs aériens.

Art. 105. - Le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut prescrire le balisage, de nuit et de jour ou de nuit seulement ou de jour seulement, de tous les obstacles qu'il estime dangereux pour la navigation aérienne.

Le modèle de ce balisage est fixé par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Les frais d'installation et d'entretien de ce balisage sont à la charge de l'Etat lorsque l'établissement des servitudes de balisage est postérieur à l'existence de ces obstacles. Les frais d'installation et d'entretien de ce balisage sont à la charge de l'exploitant lorsque l'établissement des servitudes est antérieur à l'existence de ces obstacles.

Les frais d'installation et d'entretien du balisage des lignes de transport d'énergie électrique sont, dans tous les cas, à la charge de l'exploitant de ces lignes.

Pour l'installation des balisages, l'Etat dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures.

TITRE IV

TRANSPORT AERIEN

CHAPITRE I

ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN

Art. 106. - L'exercice d'une activité de transport aérien est soumis à un permis d'exploitation aérienne délivré par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile suite à une enquête administrative et après avis du Conseil National de l'Aéronautique Civile.

Le permis d'exploitation aérienne précise notamment l'objet de l'activité, la durée de sa validité, les liaisons ou les zones géographiques que l'entreprise peut desservir et le matériel qu'elle peut exploiter.

La forme et le contenu du permis d'exploitation aérienne sont fixés par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 107. - Aucune personne physique ne peut exercer une activité de transport aérien si elle a été déchue de ses droits civiques.

Cette condition est applicable au représentant légal de la personne morale.

Art. 108. - L'obtention du permis d'exploitation aérienne est soumise à des conditions relatives aux capacités professionnelles et aux moyens techniques et financiers de l'entreprise afin d'assurer la sécurité et la régularité des services du transport aérien.

Ces conditions ainsi que les modalités de délivrance et de retrait du permis d'exploitation aérienne sont fixées par décret.

Art. 109. - Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle du Ministre chargé de l'Aviation Civile en ce qui concerne l'application de la législation en vigueur relative notamment au personnel aéronautique, au matériel volant et à l'exploitation technique de ce matériel.

Ce contrôle est exercé au sol et en vol soit par des contrôleurs dûment assermentés et habilités à cet effet relevant des services compétents du Ministère chargé de l'Aviation Civile, soit par des contrôleurs relevant d'un organisme délégué à cet effet par le Ministre chargé de l'Aviation Civile, soit par des contrôleurs désignés par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile en raison de leur compétence et de leur expérience dans le domaine objet du contrôle.

Les contrôleurs ont droit, pour l'exercice de leurs missions et sur présentation d'un ordre de mission, au libre accès à bord des appareils, aux locaux et aux installations. En cas de contrôle en vol, un titre de transport devra, le cas échéant, leur être délivré gratuitement à cet effet.

Les dépenses entraînées par les contrôles sont à la charge de l'entreprise objet du contrôle.

Les conditions et les modalités d'exécution de ce contrôle sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 110. - Les entreprises de transport aérien doivent sur la demande des contrôleurs visés à l'article 109 du présent code, communiquer à ceux-ci tous les documents nécessaires à l'exercice de leur mission.

Art. 111. - Les entreprises de transport aérien doivent notifier au préalable au Ministre chargé de l'Aviation Civile leurs programmes généraux d'achat, de location ou d'affrètement d'aéronefs.

Art. 112. - Les entreprises de transport aérien doivent soumettre les programmes d'exploitation à l'approbation préalable des services compétents du Ministère chargé de l'Aviation Civile.

Art. 113. - Les tarifs de transport aérien sont régis par la législation en vigueur en matière des prix.

Ces tarifs doivent faire l'objet d'un dépôt auprès du Ministre chargé de l'Aviation Civile un mois au moins avant la date prévue de leur entrée en vigueur.

CHAPITRE 2

CONTRAT DE TRANSPORT AERIEN

Art. 114. - Pour le transport de passagers, un titre de transport doit être délivré, les mentions que doit porter ce titre sont fixées par décret.

Pour le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagage doit être délivré, les mentions que doit porter ce bulletin s'il n'est pas combiné au titre de transport précité ou n'est pas inclus dans ce titre, sont fixées par décret.

Art. 115. - Pour le transport de marchandises, un titre appelé lettre de transport aérien doit être émis, les mentions que doit porter ce titre sont fixées par décret.

Des conditions spécifiques pour le transport de marchandises dangereuses exigées pour la sécurité du transport aérien sont fixées par décret.

CHAPITRE 3

LOCATION ET AFFRETEMENT D'AERONEFS

Art. 116. - La location d'un aéronef est toute opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage.

L'affrètement d'un aéronef est toute opération par laquelle un frèteur met à la disposition d'un affrèteur un aéronef avec équipage, sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du frèteur.

Art. 117. - Les opérations de location et d'affrètement d'aéronefs pour le compte propre ou pour le compte d'autrui, à titre onéreux, effectuées par des entreprises, accessoirement ou dans le cadre de leurs activités principales, sont soumises à la législation en vigueur relative au transport ou au travail aériens, quelle que soit l'utilisation de l'aéronef faite par l'affrèteur.

CHAPITRE 4

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR AERIEN

Art. 118. - Les obligations et la responsabilité du transporteur de personnes, de bagages et de marchandises sont régies par les dispositions de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et toute convention la modifiant ou la remplaçant, ratifiée par la Tunisie, même si le transport n'est pas international au sens de cette Convention.

Toutefois, le transporteur peut fixer une limite de responsabilité plus élevée que celle prévue par cette Convention, ou toute Convention la modifiant ou la remplaçant et ratifiée par la Tunisie, même si le transport n'est pas international au sens de cette Convention.

Art. 119. - L'action en responsabilité contre le transporteur doit être intentée, sous peine de déchéance, dans un délai de deux ans à compter du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination.

TITRE V

PERSONNEL AERONAUTIQUE

CHAPITRE 1

PERSONNEL NAVIGANT ET TECHNICIENS

Art. 120. - Les titres désignés sous le nom de "brevets" sanctionnent un ensemble de connaissances générales théoriques et pratiques. Ces brevets sont délivrés après réussite à un examen et sont définitivement acquis.

Les titres désignés sous le nom de "licences" sanctionnent l'aptitude et le droit, pour le titulaire de brevet, d'exercer les fonctions correspondantes sous réserve des qualifications prévues à l'article 121 du présent code.

Les licences ne sont valables que pour une période limitée, elles peuvent être renouvelées après vérification périodique des diverses aptitudes requises.

Art. 121. - L'exercice des fonctions correspondantes aux différentes licences est subordonné à l'obtention, par le titulaire, de qualifications professionnelles spéciales eu égard à l'aéronef, aux équipements et aux conditions d'exploitation.

Art. 122. - Nul ne peut exercer les fonctions de membre d'équipage d'un aéronef s'il n'est titulaire d'une licence et des qualifications en cours de validité correspondantes aux fonctions qu'il doit accomplir.

Les conditions de délivrance et de retrait des licences et des qualifications sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 123. - Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées et est autorisé à débarquer toute personne parmi les membres de l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peuvent présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou l'ordre à bord de l'aéronef.

Art. 124. - Nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne ou de mécanicien d'entretien d'aéronef ou d'agent technique d'exploitation s'il n'est titulaire de la licence et des qualifications correspondantes en cours de validité.

Les conditions de délivrance et de retrait de ces licences et de ces qualifications sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Des dispositions similaires peuvent être appliquées à d'autres catégories du personnel.

Art. 125. - Tout candidat à l'obtention ou au renouvellement de l'une des licences ou de l'une des qualifications visées aux articles 122 et 124 du présent code doit remplir les conditions d'aptitude physique et mentale fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

L'aptitude physique et mentale est constatée par un certificat médical délivré par un centre d'expertise de médecine aéronautique agréé par le Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 126. - Le personnel de l'aéronautique civile titulaire de licences en cours de validité est soumis au contrôle du Ministre chargé de l'Aviation Civile en ce qui concerne notamment:

- la compétence professionnelle,
- son utilisation par l'exploitant conformément à la législation en vigueur,
- l'aptitude physique et mentale.

Ce contrôle est exercé :

- Soit par les agents relevant des services compétents du Ministère chargé de l'Aviation Civile,
- Soit par des organismes spécialisés désignés par le Ministre chargé de l'Aviation Civile,
- Soit par des agents désignés par le Ministre chargé de l'Aviation Civile en raison de leur compétence et de leur expérience dans le domaine objet du contrôle.

L'opération de contrôle fait l'objet d'un ordre de mission qui confère aux agents chargés du contrôle le droit au libre accès aux installations, aux services et aux documents en rapport avec leurs missions.

Les dépenses occasionnées par ce contrôle sont à la charge des entreprises et établissements objets du contrôle.

Les conditions et les modalités d'exécution de ce contrôle sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

CHAPITRE 2 DISCIPLINE

Art. 127. - Tout agent du personnel de l'aéronautique civile visé aux articles 122 et 124 du présent code, qui commet une faute technique ou contrevient aux dispositions législatives en vigueur régissant son activité professionnelle, est sanctionné par l'une des sanctions suivantes :

a) sanctions du premier degré : l'avertissement, le blâme ou le retrait temporaire avec ou sans sursis d'une ou de plusieurs licences ou qualifications,

b) sanctions du second degré: retrait définitif d'une ou de plusieurs licences ou qualifications,

c) sanctions du troisième degré: radiation définitive du registre du personnel de l'aéronautique civile.

Art. 128. - Les sanctions visées à l'article 127 du présent code sont prononcées par le Ministre chargé de l'Aviation Civile après avis d'un conseil technique de discipline.

Le conseil technique de discipline doit émettre son avis dans un délai d'un mois à partir de la date où il a été saisi. Ce délai peut être prorogé d'un mois.

La composition et le fonctionnement de ce conseil sont fixés par décret.

Art. 129. - L'agent traduit devant le conseil technique de discipline bénéficie des garanties disciplinaires suivantes :

a) la consultation de son dossier disciplinaire et le cas échéant, le tirage des copies de toutes les pièces contenues dans le dossier disciplinaire ayant une relation directe avec la contravention ou la faute technique qui lui est reprochée et susceptibles de lui permettre de se défendre, à l'exception de son dossier administratif n'ayant aucune relation avec les faits reprochés,

La consultation du dossier disciplinaire et le cas échéant, le tirage des copies doivent se faire sur place et en présence d'un représentant des services compétents du Ministère chargé de l'Aviation Civile. L'intéressé est tenu de déclarer, par écrit, avoir exercé son droit à la consultation et le cas échéant, au tirage des copies susvisées ou y avoir renoncé volontairement.

Toutefois, il est interdit de tirer copies de :

- toutes les déclarations obtenues de personnes par des services d'enquête dans le cours de leurs investigations,
- toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef,
- renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident,
- enregistrements des conversations dans le poste de pilotage et transcription de ces enregistrements,
- opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord.

b) la présentation au conseil technique de discipline des observations écrites ou verbales et la convocation de témoins devant ledit conseil. L'administration a également le droit de convoquer des témoins.

b) se faire assister par un avocat ou un agent de sa spécialité appartenant au secteur de l'aéronautique civile.

d) l'agent concerné doit être convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception au moins quinze jours avant la réunion du conseil technique de discipline. Au cas où l'intéressé ne s'est pas présenté devant le conseil, ce dernier continue ses travaux et statue valablement sans sa présence.

Art. 130. - Le conseil technique de discipline peut proposer au Ministre chargé de l'Aviation Civile :

- des avis et des recommandations pour corriger les défaillances dont il a eu connaissance.

- la grâce en faveur du personnel aéronautique ayant encouru des sanctions disciplinaires et qui se sont, ultérieurement, rachetés par une conduite professionnelle exemplaire.

TITRE VI

RECHERCHES, SAUVETAGE, DECOUVERTES D'ÉPAVES, DISPARITION ET ACCIDENTS OU INCIDENTS

Art. 131. - Les aéronefs en détresse bénéficient d'une assistance de recherches et de sauvetage.

Les plans d'intervention et les moyens pour les mettre en œuvre sont fixés par décret.

Art. 132. - Les règles relatives aux épaves maritimes s'appliquent seules aux épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime.

Art. 133. - En cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef, l'appareil n'est réputé perdu que trois mois à partir de la date de l'envoi des dernières nouvelles à son propos.

Passée cette période, le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut être déclaré judiciairement à la requête de tout ayant droit ou d'office, conformément aux dispositions du Code de Statut Personnel. Le Ministre chargé de l'Aviation Civile fera procéder à une enquête administrative sans forme spéciale, prendra une décision déclarant qu'il y a présomption de perte totale de l'aéronef et l'adressera, par ses soins, au Procureur de la République compétent, ce dernier prendra les réquisitions nécessaires pour la constatation judiciaire du décès.

Art. 134. - Tout accident ou incident affectant ou pouvant affecter la sécurité aérienne, survenu au sol ou dans l'espace aérien tunisien, doit être déclaré immédiatement par le commandant de bord au service de la circulation aérienne le plus proche.

Si le commandant de bord est hors d'état de faire la déclaration de l'accident au service de la circulation aérienne, ladite déclaration incombe à tout membre de l'équipage ou à défaut soit à l'exploitant de l'aéronef, soit à l'autorité locale civile ou militaire proche. Dans ce cas, la déclaration est faite au bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs relevant du Ministère chargé de l'Aviation Civile.

Le bureau des enquêtes susvisé doit être informé de tout accident ou incident survenu hors de l'espace aérien tunisien à un aéronef immatriculé en Tunisie ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Les procédures de l'enquête technique sont fixées par décret.

Art. 135. - L'autorité locale du lieu d'occurrence de l'accident ou de l'incident doit informer le procureur de la république des dommages causés par cet accident ou incident aux personnes, aux biens transportés ou aux tiers à la surface.

TITRE VII

DISPOSITIONS COMMUNES

CHAPITRE I

EXERCICE DES ACTIVITÉS DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

Art. 136. - L'exercice des activités de l'aéronautique civile est, selon la nature de l'activité, soit libre dans les limites des dispositions législatives en vigueur, soit soumis à un agrément délivré par le Ministre chargé de l'Aviation Civile après avis du Conseil National de l'Aéronautique Civile.

La liste des activités exercées librement et celle des activités soumises à un agrément sont fixées par décret.

Art. 137. - L'exercice des activités de l'aéronautique civile visées à l'article 136 du présent code est soumis à des conditions relatives aux capacités professionnelles, techniques et financières fixées par décret.

Art. 138. - Les dispositions des articles 107, 109 et 110 du présent code sont applicables aux activités de l'aéronautique civile visées à l'article 136 du présent code.

Art. 139. - Les personnes physiques ou morales de nationalité étrangère peuvent exercer les activités de l'aéronautique civile sur le territoire tunisien lorsqu'elles y sont autorisées en vertu de conventions ou d'accords internationaux en vigueur et ce, sous réserve de la réciprocité.

À défaut de tels conventions ou accords, l'exercice de ces activités par des personnes physiques ou morales de nationalité étrangère est soumis à la législation en vigueur régissant les investissements et la participation des étrangers.

CHAPITRE 2

CONSEIL NATIONAL ET CONSEIL MEDICAL DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

Art. 140. - Il est créé, auprès du Ministre chargé de l'aviation civile, un conseil national de l'aéronautique civile chargé notamment de donner son avis sur les questions qui lui sont soumises et intéressant notamment le transport aérien, la navigation aérienne, les aérodromes et leur facilitation ainsi que toutes autres questions relatives à l'aéronautique civile.

La composition, les attributions et le fonctionnement de ce conseil sont fixés par décret.

Art. 141. - Il est créé, auprès du Ministre chargé de l'Aviation Civile, un conseil médical de l'aéronautique civile chargé notamment :

- a) d'étudier et de coordonner toutes les questions d'ordre physiologique, médical, médico-social et d'hygiène intéressant l'aéronautique civile.

b) de se prononcer sur les requêtes d'opposition relatives au caractère définitif des inaptitudes physiques et mentales du personnel de l'aéronautique civile détenteur d'une licence.

c) de donner un avis sur l'agrément des centres d'expertise de médecine aéronautique.

La composition, les attributions et le fonctionnement du conseil médical de l'aéronautique civile sont fixés par décret.

CHAPITRE 3

REDEVANCES

Art. 142. - Les services rendus aux usagers et au public, dans la région d'information de vol et dans la région supérieure d'information de vol de Tunis et sur tout aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, donnent lieu au paiement de redevances.

L'établissement de ces redevances, la fixation de leurs montants et les modalités de leur perception sont fixés par décret.

Art. 143. - Les services et les opérations suivantes donnent lieu au paiement de redevances :

- la délivrance ou le renouvellement des licences et des qualifications du personnel de l'aéronautique civile,
- l'homologation des aéroports civils à usage restreint,
- le contrôle d'exploitation des aéroports et des installations de la navigation aérienne,
- la participation aux examens du personnel de l'aéronautique civile,
- la délivrance et le renouvellement des documents relatifs à l'immatriculation, à la navigabilité et à l'exploitation des avions,
- toute inscription au registre d'immatriculation des avions civils et la délivrance de toute copie ou extrait de ce registre,
- le contrôle d'exploitation et de navigabilité des avions,
- le contrôle technico-opérationnel,
- la délivrance de l'agrément.

Les montants de ces redevances et les modalités de leur perception sont fixés par décret.

CHAPITRE 4

DISPOSITIONS PARTICULIERES

Art. 144. - Les dispositions des articles 3 à 79 du présent code ne sont pas applicables aux avions civils légers ou de catégorie déterminée utilisés uniquement à la circulation aérienne au-dessus du territoire de la République Tunisienne.

La liste des avions visés au présent article ainsi que les conditions techniques qui leur sont applicables sont fixées par décret.

TITRE VIII

DISPOSITIONS PENALES

Art. 145 Est puni d'un mois d'emprisonnement et d'une amende de douze mille (12000) dinars ou de l'une de ces deux peines seulement tout commandant de bord qui :

1) entreprend un vol sans avoir à bord les documents prescrits par la réglementation en vigueur,

2) contrevient aux dispositions relatives à la tenue et à la préparation des documents de bord ou de tout autre document intéressant l'avion,

3) atterrit ou prend le départ hors d'un aéroport sans l'autorisation préalable de l'autorité compétente,

4) entreprend un vol au moyen d'un avion non immatriculé ou non pourvu soit des autorisations prescrites par la législation et la réglementation en vigueur soit du certificat de navigabilité ou dont les autorisations ou le certificat de navigabilité ont cessé d'être valables,

5) survole une agglomération ou tout autre lieu fréquenté à une hauteur inférieure à celle prescrite par la réglementation en vigueur,

6) effectue sans nécessité un vol ou une manœuvre de nature à mettre en danger les personnes embarquées à bord de l'avion ou les personnes ou les biens à la surface du sol,

7) utilise, sans autorisation, un avion pour effectuer des exercices de voltige ou d'équilibre,

8) effectue au-dessus d'une agglomération des exercices acrobatiques, notamment ceux comportant des changements brutaux d'altitude ou d'assiette de l'avion ou des manœuvres de nature à créer un danger pour la sécurité publique,

9) n'a pas averti immédiatement les autorités compétentes de tout accident d'avion dont il a eu connaissance,

10) refuse sans justification de participer à des opérations de recherches et de sauvetage.

S'il y a un ou plusieurs passagers à bord de l'avion, l'amende pour les infractions prévues de 1 à 8 du présent article est portée à quarante huit mille (48000) dinars et l'emprisonnement à trois ans.

Art. 146. - Est puni de six mois d'emprisonnement et d'une amende de vingt quatre mille (24000) dinars ou de l'une de ces deux peines seulement :

1) quiconque conduit un avion sans être titulaire des licences et qualifications, requises par la réglementation en vigueur, en cours de validité ou après leur retrait,

2) tout commandant de bord qui contrevient aux dispositions du décret pris en application de l'article 75 du présent code,

3) tout commandant de bord qui contrevient aux dispositions relatives à la circulation des avions,

4) tout commandant de bord qui embarque ou débarque, en contravention avec la réglementation en vigueur, des passagers ou des marchandises,

5) tout commandant de bord d'un aéronef ne portant pas en vol les marques distinctives qui lui sont assignées,

6) quiconque projette ou laisse tomber d'un aéronef en vol un objet susceptible de causer un dommage à autrui,

7) tout commandant de bord qui conduit un aéronef et se trouve sous l'influence de boissons alcoolisées. Les autres membres d'équipage de conduite se trouvant dans le même état sont passibles des mêmes peines,

8) tout commandant de bord qui conduit un aéronef sans s'assurer des conditions de sécurité requises,

9) quiconque utilise ou tente d'utiliser un aéronef sans l'autorisation de l'exploitant,

10) tout commandant de bord qui, sciemment, détruit ou falsifie les livres ou documents de bord de l'aéronef ou tout autre document relatif à l'aéronef avant l'expiration de la durée de leur validité ou de leur conservation.

S'il y a un ou plusieurs passagers à bord de l'aéronef, les peines pour les infractions prévues de 1 à 9 du présent article sont portées à un an pour l'emprisonnement et à quarante huit mille (48000) dinars pour l'amende.

Art. 147. - Est puni de trois ans d'emprisonnement et d'une amende de quarante huit mille (48000) dinars, tout commandant de bord qui, sciemment, altère ou cache les marques distinctives assignées à un aéronef ou qui fait usage d'un aéronef dont les marques distinctives ont été sciemment altérées ou cachées.

Art. 148. - Est passible des peines prévues par l'article 145 du présent code :

1) tout exploitant d'un aéronef qui ne produit pas, sur la réquisition des autorités compétentes, le carnet de route et les livrets de l'aéronef pendant la durée prescrite pour la conservation de ces documents,

2) tout propriétaire qui procède à l'immatriculation de son aéronef à l'étranger sans l'obtention d'un certificat de radiation,

3) quiconque appose ou tente d'apposer sur un aéronef privé les marques distinctives assignées aux aéronefs d'Etat,

4) toute personne qui, sans autorisation, organise ou participe à des spectacles ou exhibitions comportant des évolutions d'aéronefs, des exercices acrobatiques ou de descente en parachute,

5) quiconque s'est trouvé à bord d'un aéronef sans pouvoir y justifier sa présence par un titre de transport valable ou par l'accord de l'exploitant ou du commandant de bord,

6) quiconque ne se conforme pas ou refuse d'obtempérer aux instructions données par le commandant de bord ou par son représentant en vue de préserver la sécurité de l'aéronef ou des passagers,

7) quiconque s'est trouvé à bord d'un aéronef en état d'ivresse,

8) quiconque enfreint les dispositions des articles 90, 91, 92, 94, 99, 101, 104 et 105 du présent code sans préjudice de l'application des peines prévues par d'autres lois.

Le contrevenant est tenu de procéder à la suppression des objets grevés de servitude et à l'installation des balisages prévus à l'article 105 du présent code. En cas de non exécution des travaux dans les délais fixés par le tribunal compétent, les travaux en question sont entrepris, aux frais du contrevenant, par les services compétents du Ministère chargé de l'Aviation civile.

Est puni de deux ans d'emprisonnement, quiconque transporte sans autorisation à l'aide d'un aéronef ou à bord d'un aéronef des explosifs, des armes, des munitions de guerre, des correspondances, des dépêches postales, des pigeons voyageurs ou toute autre marchandise dont le transport par air est interdit par la réglementation en vigueur.

Art. 149. - Est passible des peines prévues par l'article 147 du présent code :

1) quiconque transporte à bord d'un aéronef, un appareil photographique ou cinématographique dont le transport ou l'usage sont interdits,

2) quiconque pénètre ou circule sur un aéroport ou dans la zone d'un aéroport non ouverte au public ou use volontairement, sans autorisation, d'un aéroport à des fins auxquelles il n'est pas destiné.

Est passible des peines prévues par l'article 145 du présent code, si ces actes ont été commis dans l'une des circonstances suivantes:

- à l'aide d'escalade, d'effraction ou de fausses clefs,
- dans l'intention de soustraction frauduleuse,
- à dessein de nuire,
- à l'aide de violence ou de menace.

Art. 150. - Est puni de dix ans d'emprisonnement quiconque compromet volontairement la navigation ou la sécurité de vol d'un aéronef.

Si l'acte a causé des lésions corporelles, la peine sera portée au double.

Si l'acte a causé la mort d'une personne, la peine sera portée à l'emprisonnement à vie.

Art. 151. - Est puni conformément au code pénal quiconque a mentionné dans une intention frauduleuse une réservation sur un titre de transport.

Art. 152. - Sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent code et des textes pris pour son application, les agents assermentés et habilités à cet effet par le Ministre chargé de l'Aviation Civile, les agents de police judiciaire, les agents des douanes et les agents de l'autorité militaire.

Art. 153. - Les agents visés à l'article 152 du présent code peuvent, chacun dans les limites de sa compétence, saisir les explosifs, les armes, les clichés, les photos, les correspondances postales, les appareils radio-télégraphiques et radio-téléphoniques ainsi que tous les objets trouvés en contravention avec la législation en vigueur.

Ils peuvent saisir les appareils de prise de vues et les clichés qui se trouvent à bord d'aéronefs autorisés à transporter ces objets et ce dans le cas où ces aéronefs seraient passés au-dessus des zones interdites prévues à l'article 76 du présent code.

Ils peuvent saisir également les pigeons voyageurs ainsi que les messages dont ils seraient porteurs.

La confiscation des objets et des appareils saisis est prononcée par jugement.

Art. 154. - Les aéronefs dont les documents de bord prescrits par la réglementation en vigueur ne sont pas produits ou dont les marques d'immatriculation ne sont pas conformes au certificat de navigabilité, peuvent être retenus, aux frais et risques de l'exploitant par les autorités compétentes, jusqu'à ce que l'identité de l'exploitant soit établie.

Les aéronefs qui ne satisfont pas aux prescriptions relatives à la navigabilité ou pour lesquels les taxes et redevances exigées n'ont pas été payées, peuvent être également retenus dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

Art. 155. - Les procès-verbaux constatant les infractions aux dispositions du présent code et aux textes pris pour son application sont transmis au Procureur de la République auprès du tribunal compétent et au Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Loi n° 99-59 du 30 juin 1999, relative à la prise en charge de la contribution patronale au régime légal de la sécurité sociale pour les entreprises industrielles totalement exportatrices. (1)

Au nom du peuple,

La chambre des députés ayant adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. - L'Etat prend en charge la contribution patronale au régime légal de la sécurité sociale pour une période de cinq ans supplémentaires à la première période des cinq ans et ce au profit des entreprises industrielles totalement exportatrices qui ont déjà bénéficié de cet avantage avant la promulgation du code d'incitations aux investissements.

La présente loi sera publiée au Journal Officiel de la République Tunisienne et exécutée comme loi de l'Etat.

Tunis, le 30 juin 1999.

Zine El Abidine Ben Ali

(1) Travaux préparatoires :

Discussion et adoption par la chambre des députés dans sa séance du 29 juin 1999.