

REPUBLIQUE TUNISIENNE

**CODE
DE L'AERONAUTIQUE CIVILE**

2017

Publications de L'Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

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.

Article 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.

Article 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.

TITRE PREMIER

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.

Article 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'écolage et la publicité aérienne.

TITRE II

AERONEFS

Chapitre premier

Immatriculation et radiation

Section première - Immatriculation des aéronefs

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

Article 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.

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

Article 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.

Article 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.

Article 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.

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

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

Article 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.

Article 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.

Article 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 II - Effets de l'immatriculation

Article 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.

Article 14 (Modifié par la loi n°2005-84 du 15 août 2005).- Les tribunaux tunisiens sont compétents pour statuer sur les infractions dirigées contre l'aviation civile conformément aux règles spécifiques prévues au code de procédure pénale.

Section III - Radiation du registre d'immatriculation des aéronefs civils

Article 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.

Article 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.

Article 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 II

Droits grevant les aéronefs civils

Section première - Privilèges

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

- a) les frais de justice encourus 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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 II - Hypothèques

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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 III - Inscription et radiation

Article 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.

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

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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 III

Saisies des aéronefs civils

Section première - Saisie conservatoire

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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 en empêcher la saisie ou en obtenir mainlevée, le saisissant est responsable du dommage en résultant pour l'exploitant ou le propriétaire.

Article 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 II - Saisie exécution

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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 prénover 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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 droits 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

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

Article 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.

Article 59.- A défaut de paiement des frais et de consignation, l'aéronef sera remis en vente et adjugé, 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

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

Article 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.

Article 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.

Article 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 IV Circulation des aéronefs

Section première - Aptitude au vol

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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 II - Circulation dans l'espace aérien

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

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

Article 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 III - Dommages et responsabilités

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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 premier

Classification des aérodrômes

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

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

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

Article 88.- Les aérodrômes internationaux sont des aérodrômes 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 aérodrômes est fixée par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Article 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 II

Création et gestion des aérodromes

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 93 (Modifié par la loi n°2004-57 du 12 juillet 2004).

L'exploitation des aéroports civils ou des parties de ces aéroports peut être concédée dans le cadre de contrats de concession conformément à un cahier des charges dont les clauses sont fixées par décret.

Article 93 (bis) (Ajouté par la loi n°2004-57 du 12 juillet 2004).

Le concessionnaire a un droit réel spécial sur les constructions, ouvrages et équipements fixes qu'il réalise pour l'exercice de l'activité prévue par le contrat de concession.

Ce droit confère à son titulaire, pour la durée du contrat de concession, les droits et obligations du propriétaire, dans les limites des dispositions prévues par les articles 93 (nouveau) à 93 octies.

Les droits réels, grevant les constructions, ouvrages et équipements fixes, sont inscrits sur un registre spécial tenu par les services compétents du ministère chargé des domaines de l'Etat et des affaires foncières.

Les modalités de la tenue de ce registre sont fixées par décret.

Les formes et les procédures prévues par la législation en vigueur en matière de droits réels sont applicables à l'inscription du droit réel ainsi que les droits des créanciers le grevant.

Article 93 (ter) (Ajouté par la loi n°2004-57 du 12 juillet 2004).

Il est interdit, pour le reste de la durée du contrat de concession, de céder ou de transférer à quelque titre que ce soit, les droits réels, les constructions, les ouvrages et les équipements fixes y compris les sûretés portant sur lesdits droits, sauf autorisation du ministre chargé de l'aviation civile.

Article 93 (quater) (Ajouté par la loi n°2004-57 du 12 juillet 2004). En cas de décès du concessionnaire, la concession et les droits réels qui en découlent peuvent être transférés aux héritiers sous réserve que la personne désignée, après accord entre eux, se présente au ministre chargé de l'aviation civile dans un délai de six mois à compter du décès et obtienne son accord.

En cas de non accord entre les héritiers, chacun d'eux peut demander la désignation de leurs représentants en vertu d'une

ordonnance sur requête prononcée par le président du tribunal de première instance de Tunis dans le délai prévu au premier paragraphe du présent article. Cette ordonnance ne peut faire l'objet d'aucun recours.

Article 93 (quinzième) (Ajouté par la loi n°2004-57 du 12 juillet 2004).- Les droits réels, constructions, ouvrages et équipements fixes ne peuvent être hypothéqués que pour garantir les emprunts contractés par le concessionnaire en vue de financer la réalisation, la modification ou l'extension des ouvrages, constructions et équipements réalisés dans le cadre de la concession.

Les créanciers autres que ceux dont la créance est née à l'occasion de l'exécution des travaux mentionnés au paragraphe précédent ne peuvent pratiquer des mesures conservatoires ou des mesures exécutoires sur les droits et biens mentionnés au présent article. Les hypothèques grevant les droits réels, constructions, ouvrages et équipements fixes s'éteignent à l'expiration du contrat de concession.

Article 93 (seizième) (Ajouté par la loi n°2004-57 du 12 juillet 2004).- Le concessionnaire doit démolir, à ses frais, les constructions, ouvrages et équipements fixes qu'il a réalisés, sauf disposition explicite et contraire du contrat de concession ou d'une décision du ministre chargé de l'aviation civile.

Les constructions, ouvrages et équipements fixes, dont le maintien a été accepté, reviennent libres de tous droits ou hypothèques.

Article 93 (dix-septième) (Ajouté par la loi n°2004-57 du 12 juillet 2004).- L'inobservation par le concessionnaire de ses obligations entraîne après son audition, le retrait de la concession.

Dans ce cas, les créanciers inscrits sont informés par lettre recommandée avec accusé de réception, trois mois avant la date de la décision de retrait, pour être en mesure de proposer la substitution d'un tiers au concessionnaire.

Article 93 (dix-huitième) (Ajouté par la loi n°2004-57 du 12 juillet 2004).- En cas de retrait de la concession avant le terme convenu dans le contrat de concession, pour un motif autre que l'inexécution du concessionnaire de ses obligations, ce dernier a le droit d'être indemnisé du préjudice matériel et direct qu'il a subi.

Le créanciers, dont les créances sont inscrites sur le registre mentionné à l'article 93 (bis) du présent code, sont subrogés, pour le recouvrement de leurs créances, au concessionnaire à concurrence de l'indemnité dont il a droit.

Article 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.

Article 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.

Article 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 III

Servitudes aéronautiques

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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 premier

Entreprises de transport aérien

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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 II

Contrat de transport aérien

Article 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.

Article 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 III

Location et affrètement d'aéronefs

Article 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 fréteur met à la disposition d'un affrèteur un aéronef avec équipage, sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du fréteur.

Article 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'affréteur.

Chapitre IV

Responsabilité du transporteur aérien

Article 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.

Article 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 premier

Personnel navigant et techniciens

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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 II

Discipline

Article 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.

Article 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.

Article 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.

c) 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.

Article 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

Article 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.

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

Article 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.

Article 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.

Article 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 premier

Exercice des activités de l'aéronautique civile

Article 136.- L'exercice des activités de l'aéronautiques 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

A 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 II

Conseil national et conseil médical de l'aéronautique civile

Article 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.

Article 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 III Redevances

Article 142 (Modifié par la loi n°2009-25 du 11 mai 2009).- 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 aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, donnent lieu au paiement de redevances.

La liste de ces redevances ainsi que ses montants et les modes de leurs recouvrement sont fixés par décret.

Nonobstant les dispositions du deuxième paragraphe du présent article, sont soumises au régime de l'homologation administrative, les redevances dont la liste, les modalités d'homologation et le contrôle d'application sont fixés par décret.

Article 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 aérodromes civils à usage restreint,

- le contrôle d'exploitation des aérodromes 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 aéronefs ;
- toute inscription au registre d'immatriculation des aéronefs civils et la délivrance de toute copie ou extrait de ce registre ;
- le contrôle d'exploitation et de navigabilité des aéronefs ;
- 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 IV **Dispositions particulières**

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

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

TITRE VIII **DISPOSITIONS PENALES**

Article 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'aéronef ;

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

4) entreprend un vol au moyen d'un aéronef 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'aéronef ou les personnes ou les biens à la surface du sol ;

7) utilise, sans autorisation, un aéronef 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'aéronef 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'aéronef 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'aéronef, 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.

Article 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 aéronef 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 aéronefs ;

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.

Article 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.

Article 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.

Article 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

Et 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.

Article 150 (Modifié par la loi n°2005-84 du 15 août 2005).-

1) Est punie de 20 ans d'emprisonnement et d'une amende de cent mille dinars, toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol, s'empare de cet aéronef illicitement par violence ou menace de violence ou en exerce le contrôle.

2) Pour l'application des dispositions de cet article et des dispositions de l'article 150 bis :

- Un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement.

En cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que les autorités compétentes prennent en charge l'aéronef ainsi que les personnes et les biens à bord.

- Un aéronef est considéré comme étant en service depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt quatre heures suivant tout atterrissage. La période de service s'étend en tout état de cause à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol.

Article 150 (bis) (Ajouté par la loi n°2005-84 du 15 août 2005).- Est passible de la même peine prévue à l'article 150 (nouveau), toute personne :

a) qui, intentionnellement, accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef.

b) détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol.

c) place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol.

d) détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne y compris les bâtiments, les équipements et les dispositifs ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre sa sécurité en vol.

e) communique une information qu'elle sait être fautive et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol.

Article 150 bis (secondo) (Ajouté par la loi n°2005-84 du 15 août 2005).- Est passible des mêmes peines prévues à l'article 150 (nouveau) du présent code, toute personne qui, intentionnellement et illicitement, à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme :

a) Accomplit à l'encontre d'une personne, dans un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves comme stipulé au premier paragraphe de l'article 219 du code pénal ;

b) Détruit ou endommage gravement les installations d'un aéroport ou d'un aéronef qui n'est pas en service et qui se trouve dans l'aéroport ou interrompt les services de cet aéroport.

Et ce, à condition que l'acte prévu au paragraphe (a) ou (b) du présent article compromet ou est de nature à compromettre la sécurité dans cet aéroport.

Article 150 bis (tertio) (Ajouté par la loi n°2005-84 du 15 août 2005).- Nonobstant la peine la plus sévère, la peine décidée dans les

cas prévus aux articles 150 (nouveau), 150 bis et 150 bis (secondo) du présent code, est élevée à l'emprisonnement à vie et à une amende de deux cent mille dinars si l'acte commis entraîne la mort d'un être humain.

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

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

ANNEXES

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Décret n°2000-1526 du 3 juillet 2000, fixant la composition et le fonctionnement du conseil technique et discipline du personnel de l'aéronautique civile visé aux articles 122 et 124 du code de l'aéronautique civile.

(JORT n°55 du 11 juillet 2000 page 1692)

Le Président de la République,

Vu la loi n°59-122 du 28 septembre 1959, portant adhésion de la République Tunisienne à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944,

Vu le code de l'aéronautique civile promulgué en vertu de la loi n°99-58 du 29 juin 1999 et notamment les articles 127, 128, 129 et 130 dudit code,

Vu le décret n°86-863 du 05 septembre 1986, fixant les attributions du ministère de transport ;

Vu le décret n°91-86 du 14 janvier 1991, portant organisation des services centraux du ministère du transport,

Vu l'avis du tribunal administratif,

Décète :

Article premier.- Le présent décret a pour objet de fixer la composition et le fonctionnement du conseil technique de discipline du personnel de l'aéronautique civile visé aux articles 122 et 124 du code de l'aéronautique civile.

Article 2.- Le conseil technique de discipline est composé, selon la catégorie de la licence de l'agent traduit devant ce conseil, des membres suivants :

a) pour le personnel navigant professionnel :

- un représentant du ministère du transport : président ;

- deux représentants de l'office de l'aviation civile et des aéroports : membres ;

- un représentant de l'exploitant d'aéronef concerné : membre ;

- un représentant du corps du personnel navigant professionnel concerné : membre

b) pour le personnel navigant privé :

- un représentant du ministère du transport : président

- un représentant de l'office de l'aviation civile et des aéroports : membre

- un représentant de la fédération tunisienne des sports aériens : membre

c) pour le personnel navigant complémentaire :

- un représentant du ministère du transport : président ;

- un représentant de l'office de l'aviation civile et des aéroports : membre ;

- un représentant de l'exploitant d'aéronef concerné : membre.

d) pour les mécaniciens d'entretien d'aéronef :

- un représentant du ministère du transport : président,

- un représentant de l'office de l'aviation civile et des aéroports : membre ;

- un représentant de l'exploitant d'aéronef concerné : membre ;

e) pour les agents techniques d'exploitation :

- un représentant du ministère du transport : président ;

- un représentant de l'office de l'aviation civile et des aéroports : membre ;

- un représentant de l'exploitant d'aéronef concerné : membre.

f) pour les contrôleurs de la circulation aérienne :

- un représentant du ministère du transport : président ;

- deux représentants de l'office de l'aviation civile et des aéroports : membres ;

- un représentant du corps des contrôleurs de la circulation aérienne : membre.

Article 3.- Le président du conseil technique de discipline peut faire appel à toute personne, dont la contribution aux travaux du conseil est jugée utile, à siéger au conseil avec voix consultative.

Article 4.- Le président, les membres du conseil technique de discipline ainsi que leurs suppléants sont nommés par décision du ministre du transport. En cas d'absence ou d'empêchement de l'un des membres, celui-ci est remplacé par son suppléant.

Article 5.- Les membres représentant le ministère du transport et l'office de l'aviation civile et des aéroports ainsi que leurs suppléants doivent avoir au minimum le grade d'ingénieur principal ou un grade équivalent. Les membres représentant l'exploitant de l'aéronef, le personnel navigant professionnel et les contrôleurs de la circulation aérienne ainsi que leurs suppléants doivent avoir des qualifications professionnelles équivalentes ou supérieures à celles de l'agent traduit devant le conseil.

Le membre représentant la fédération tunisienne des sports aériens doit être de son comité directeur.

Article 6.- Il est institué auprès du conseil technique de discipline, un secrétariat chargé de :

- 1 – préparer les réunions du conseil ;
- 2 – établir les procès verbaux des délibérations du conseil ;
- 3 – assurer le suivi des activités du conseil.

Le secrétariat auprès du conseil est dirigé par un cadre de la direction générale de l'aviation civile relevant du ministère du transport, désigné par décision du ministre du transport.

Article 7.- Le conseil technique de discipline se réunit sur convocation de son président.

Le conseil ne peut délibérer valablement qu'en présence, d'au moins, des deux tiers de ses membres. Ne prennent part au vote que les membres ou les suppléants qui remplacent, pour la réunion considérée, des membres absents ou ayant un empêchement.

Article 8.- Les délibérations du conseil technique de discipline du personnel de l'aéronautique civile ont lieu à huit clos. Les avis ainsi que les recommandations sont prises à la majorité des voix des membres présents et en cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Les délibérations du conseil sont consignées dans un procès-verbal signé par les membres qui ont pris part aux délibérations.

Le président adresse le procès-verbal des délibérations du conseil au ministre du transport.

Article 9.- Tout membre du conseil technique de discipline du personnel de l'aéronautique civile peut, si son avis n'est pas conforme à celui de la majorité des membres, faire consigner ses observations sur le procès-verbal des délibérations du conseil, à charge pour le membre concerné de rédiger le texte à insérer dans le procès-verbal.

Article 10.- Sont abrogées, toutes dispositions antérieures et contraires au présent décret et notamment l'arrêté du ministre des transports et des communications du 20 août 1982 relatif à la composition et au fonctionnement du conseil technique de discipline de l'aéronautique civile.

Article 11.- Le ministre du transport est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 3 juillet 2000.

Zine El Abidine Ben Ali

Décret n°2009-1062 du 13 avril 2009, fixant les procédures de l'enquête technique sur les accidents et les incidents d'aéronefs.

Le Président de la République,

Sur proposition du ministre du transport,

Vu la loi organique n°2004-63 du 27 juillet 2004, relative à la protection des données à caractère personnel,

Vu la loi n°59-122 du 28 septembre 1959, portant adhésion de la République Tunisienne à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et notamment son article 26 et son annexe 13,

Vu le code de l'aéronautique civile promulgué par la loi n°99-58 du 29 juin 1999, modifié et complété par la loi n°2004-57 du 12 juillet 2004 et la loi n°2005-84 du 15 août 2005 et notamment son article 134,

Vu la loi n°98-110 du 28 décembre 1998, relative à l'office de l'aviation civile et des aéroports, modifiée et complétée par la loi n°2004-41 du 3 mai 2004,

Vu le décret n°86-863 du 15 septembre 1986, fixant les attributions du ministère du transport,

Vu le décret n°91-86 du 14 janvier 1991, relatif à l'organisation des services centraux du ministère du transport,

Vu le décret n°2003-2429 du 24 novembre 2003, relatif à la sûreté de l'aviation civile,

Vu l'avis du ministre de l'intérieur et du développement local, du ministre de la défense nationale, du ministre de la justice et des droits de l'Homme et du ministre de la santé publique,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décète :

Chapitre premier Dispositions générales

Article premier.- Pour l'application du présent décret sont considérés :

Accident : Evénement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel se produit l'un des faits suivants :

a/ Une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

- dans l'aéronef, ou
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
- directement exposée au souffle des réacteurs,

Sauf, s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès , ou

b/ l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altère ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
- qui normalement devrait nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

Sauf, s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement, ou

c / l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Incident grave : Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

Incident : Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

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 les services militaires, des douanes ou de sûreté.

Blessure grave : Blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

a) nécessite l'admission dans un établissement de santé publique ou privé pendant plus de quarante huit heures commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies , ou

b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez), ou

c) se traduit par des déchirures provoquant une hémorragie ou de lésions des nerfs, des muscles ou des tendons, ou

d) se traduit par une lésion d'un organe interne, ou

e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de cinq pour cent de la surface du corps, ou

f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.

Bureau des Enquêtes accidents et incidents d'aéronefs : Structure du ministère du transport chargée des enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aéronefs civils.

Causes : Actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à l'accident ou à l'incident.

Certificat de navigabilité : Document par lequel le ministre du transport atteste que l'aéronef est autorisé à circuler dans les conditions correspondantes à la catégorie d'emploi du certificat délivré.

Conseiller : Personne nommée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête.

Enquête technique : Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse des renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

Enquêteur responsable : Personne chargée de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête.

Compte rendu préliminaire : Communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête technique.

Compte rendu de données d'accident/incident : Communication électronique adressée à l'organisation de l'aviation civile internationale à l'issue de l'enquête sur l'accident ou l'incident et contenant des renseignements précis et complets avec mention des causes et des recommandations de sécurité.

Enregistreur de bord : Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.

Etat de conception : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

Etat de construction : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

Etat de l'exploitant : Etat où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

Etat d'immatriculation : Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Etat d'occurrence : Etat sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

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

Masse maximale : Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

Permis d'exploitation aérienne : Permis autorisant un exploitant à exercer une activité de transport aérien.

Recommandation de sécurité : Proposition formulée sur la base de renseignements résultant de l'enquête en vue de prévenir des accidents ou des incidents.

Représentant accrédité : Personne désignée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre Etat.

Article 2.- L'enquête technique sur les accidents et les incidents d'aéronefs a pour objectif la prévention de futurs accidents ou incidents et ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

Article 3.- Le ministre du transport ordonne l'ouverture d'une enquête technique pour tout accident ou incident grave survenu sur le territoire de l'Etat tunisien à un aéronef muni d'un certificat de navigabilité. Il peut également ordonner l'ouverture d'une enquête technique sur tout autre incident survenu au sol ou en vol si elle présente un intérêt pour la sécurité aérienne.

Le ministre du transport peut aussi ordonner l'ouverture d'une enquête technique pour tout accident ou incident grave survenu, en dehors du territoire de l'Etat tunisien, à un aéronef immatriculé en Tunisie ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le ministre du transport.

Article 4.- Pour les accidents et incidents d'aéronefs munis d'un certificat de navigabilité et exploités par le ministère de la défense nationale, celui-ci mène, par délégation, l'enquête technique conformément aux dispositions nationales et internationales en vigueur. Après enquête, le ministère de la défense nationale transmet une copie du rapport d'enquête au ministère du transport.

Pour les accidents et incidents d'aéronefs civils survenus dans une zone militaire, le ministère de la défense nationale fournit les facilités nécessaires pour permettre la conduite de l'enquête technique par le ministère du transport.

Article 5.- Au cas où l'accident ou l'incident grave se produit, hors du territoire de l'Etat tunisien, à un aéronef immatriculé ou exploité en Tunisie, le ministre du transport peut désigner un représentant accrédité qui participera à l'enquête avec la possibilité d'être accompagné d'un ou plusieurs conseillers.

Article 6.- Les autorités tunisiennes peuvent déléguer la conduite de l'enquête technique en partie ou en totalité à un autre Etat après accord et consentement mutuels ou accepter la délégation par un autre Etat de la conduite de tout ou partie d'une enquête technique.

Chapitre 2

Premières mesures en cas d'accident ou d'incident

Article 7.- La déclaration de tout accident ou incident affectant ou pouvant affecter la sécurité aérienne, survenu au territoire de l'Etat tunisien, doit être effectuée conformément aux dispositions de l'article 134 du code de l'aéronautique civile.

Article 8.- Toute autorité locale prévenue de la survenance d'un accident ou d'un incident grave doit prendre les mesures immédiates suivantes :

- a) l'organisation des secours,
- b) la notification de l'accident ou de l'incident grave au bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs,
- c) la garde de l'aéronef et la conservation des indices et l'identification des témoins.

A l'achèvement des opérations de secours, l'autorité locale doit faciliter sans délai l'accès des enquêteurs techniques à l'aéronef ou à son épave.

Article 9.- L'exploitant doit, en cas d'accident ou incident, se mettre immédiatement en rapport avec le bureau des enquêtes

accidents et incidents d'aéronefs, lui fournir tous renseignements nécessaires et utiles à l'enquête technique. L'exploitant est tenu d'établir dans un délai de trois jours, un rapport d'informations détaillé et l'adresser au bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs. Ce rapport contient notamment les éléments suivants :

- les données techniques relatives à l'aéronef et les données relatives à l'équipage impliqués dans l'accident ou l'incident,
- les données disponibles sur les circonstances de l'accident ou l'incident.

Le rapport est adressé par tout moyen laissant une trace écrite et auquel est jointe une copie du dossier du vol.

Article 10.- Après avoir veillé à l'exécution des mesures immédiates prévues à l'article 8 du présent décret, le commandant de bord, le copilote et, le cas échéant, tout personnel de cabine doivent établir immédiatement, sauf s'ils en sont physiquement incapables, un rapport individuel circonstancié sur l'accident ou l'incident et l'adresser dans un délai de quarante huit heures au bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs. Ce rapport contient notamment les éléments suivants :

- les données relatives à la licence, aux qualifications et à l'expérience en vol,
- une description succincte du vol depuis son début jusqu'à l'occurrence de l'accident ou l'incident,

Le rapport est adressé par tout moyen laissant une trace écrite.

Article 11.- Toutes les dispositions utiles doivent être prises par l'autorité locale concernée pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et son contenu pendant le temps qui sera nécessaire aux fins de l'enquête.

Les mesures de conservation des indices comprennent notamment la conservation par des procédés photographiques ou autres, de tous les indices susceptibles d'être enlevés, effacés, perdus ou détruits.

La garde de l'aéronef comprend des mesures de protection destinées à éviter de nouveaux dommages, à interdire l'accès de l'aéronef aux personnes non autorisées et à empêcher le pillage ou la détérioration.

Article 12.- Le ministre du transport peut prendre toutes les mesures nécessaires et compatibles avec la conduite normale de l'enquête pour satisfaire à la demande de l'Etat d'immatriculation, l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception ou de l'Etat de construction pour que l'aéronef, son contenu et tous les indices soient conservés intacts en attendant leur examen par un représentant accrédité de l'Etat demandeur.

Toutefois, l'aéronef peut être déplacé dans la mesure où ce déplacement sera nécessaire pour dégager des personnes, des animaux, des articles postaux ou des objets de valeur, pour empêcher toute destruction par le feu ou par toute autre cause, ou pour faire disparaître tout danger ou toute gêne pour la navigation aérienne, pour les autres moyens de transport ou pour le public, et à condition que cela ne retarde pas inutilement la remise de l'aéronef en service lorsque celle-ci est matériellement possible.

Article 13.- Sous réserve des dispositions des articles 11 et 12 du présent décret, les autorités tunisiennes autorisent le transfert de la garde de l'aéronef, de son contenu ou de chacune des parties de l'aéronef à la personne ou aux personnes dûment désignées par l'Etat d'immatriculation ou par l'Etat de l'exploitant, selon le cas, dès que ces objets ne seront plus nécessaires à l'enquête.

Les autorités tunisiennes prennent toutes les mesures pour faciliter l'accès à l'aéronef, à son contenu ou à chacune des parties de l'aéronef, toutefois, si l'aéronef, son contenu ou chacune de ses parties se trouve, dans une zone à laquelle on ne peut pas accéder, les autorités compétentes assureront le déplacement de l'aéronef, de son contenu ou de certaines parties de l'aéronef à un endroit où ils pourront en autoriser l'accès.

Article 14.- Les autorités locales qui se sont chargées des mesures immédiates, doivent rechercher dans la mesure du possible tous les témoins et procèdent, dans les meilleurs délais, à leur identification. Elles relèvent leurs noms, qualités et tous renseignements permettant de les joindre facilement chaque fois que c'est nécessaire.

Les autorités locales doivent remettre ces informations à l'enquêteur responsable dès son arrivée sur le lieu de l'accident.

Article 15.- En cas d'accident ou d'incident, l'équipage concerné, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ainsi que les personnes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident et leurs préposés doivent prendre toutes les dispositions de nature à préserver les documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête technique, et notamment à éviter l'effacement de l'enregistrement des conversations et alarmes sonores.

Au cours des investigations sur le lieu de l'accident, quiconque soit des membres de l'équipage, des représentants de l'exploitant ou le propriétaire n'ont accès à l'aéronef ou son épave que s'ils y sont invités et accompagnés par les enquêteurs techniques. Il leur est interdit de prélever toutes pièces, débris ou documents provenant de l'aéronef accidenté sans accord préalable de l'enquêteur responsable.

Chapitre 3

Conduite de l'enquête technique

Article 16.- La conduite de l'enquête technique sur un accident ou un incident est confiée à un enquêteur responsable.

Article 17.- En cas d'accident ou d'incident grave, le ministre du transport peut confier la conduite de l'enquête technique à une commission d'enquête technique désignée par décision.

La commission se compose de cinq membres dont un président qui agit en qualité d'enquêteur responsable. Ce dernier est choisi parmi les personnels des services compétents du ministère du transport.

Article 18.- En cas d'accident ou d'incident grave survenu sur le territoire de l'Etat tunisien, le bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs adresse, dans les meilleurs délais, une notification aux destinataires suivants :

- a) l'Etat d'immatriculation,
- b) l'Etat de l'exploitant,
- c) l'Etat de conception,
- d) l'Etat de construction,
- e) l'organisation de l'aviation civile internationale, si la masse maximale de l'aéronef en cause est supérieure à 2250 kg.

Article 19.- En cas d'accident ou d'incident grave survenu dans un Etat non contractant ou en dehors du territoire d'un Etat quelconque à un aéronef immatriculé en Tunisie ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le ministre du transport, le bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs adresse, dans les meilleurs délais, une notification aux destinataires suivants :

- a) l'Etat de l'exploitant,
- b) l'Etat de conception,
- c) l'Etat de construction,
- d) l'organisation de l'aviation civile internationale, si la masse maximale de l'aéronef en cause est supérieure à 2250 kg.

Article 20.- En cas d'incident grave survenu en dehors du territoire de l'Etat tunisien, à un aéronef immatriculé en Tunisie ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le ministre du transport, et lorsque l'Etat d'occurrence n'est pas au courant de cet incident, le bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs adresse, dans les meilleurs délais, une notification aux destinataires suivants :

- a) l'Etat d'occurrence,
- b) l'Etat de conception,
- c) l'Etat de construction,

Article 21.- Les destinataires cités à l'article 18 du présent décret peuvent désigner chacun un représentant accrédité qui participera à l'enquête technique. Le représentant accrédité peut s'adjoindre des experts en qualité de conseillers, choisis en raison de leur expérience et de leur compétence dans le domaine de l'aviation. Les conseillers d'un représentant accrédité sont autorisés à participer à l'enquête technique, sous la supervision de celui-ci.

Article 22.- Le représentant accrédité ou, le cas échéant, le bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs fournit à l'Etat qui mène l'enquête technique tous renseignements utiles et disponibles notamment sur l'aéronef et l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave et sur les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

Article 23.- Les enquêteurs techniques doivent pouvoir mener l'enquête en toute indépendance et sans restrictions, conformément aux dispositions du présent décret. L'enquête technique comprend ce qui suit :

- a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements disponibles sur l'accident ou l'incident en question,
- b) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité,
- c) si possible, la détermination des causes,
- d) l'établissement du rapport final.

Article 24.- L'enquêteur responsable doit coordonner, le cas échéant, avec les autorités judiciaires pour le déroulement normal de l'enquête technique, et doit prêter une attention particulière aux indices qui doivent être consignés et analysés rapidement, par exemple à l'examen et à l'identification des victimes et au dépouillement des enregistrements de bord.

Article 25.- Dans le cadre de l'enquête technique, les mesures suivantes sont prises en considération :

1. l'enquêteur responsable ou, jusqu'à son arrivée au lieu de l'accident, les organes de l'autorité locale ou le commandant de l'aérodrome, désignent les personnes ayant accès au lieu de l'accident ou de l'incident,

2. les services de la navigation aérienne établissent, sur demande de l'enquêteur responsable, un extrait écrit des enregistrements des communications et une impression des images radar. Des copies des bandes sonores peuvent être exigées. Les originaux doivent être conservés et ne peuvent être effacés qu'avec l'assentiment écrit du bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs,

3. l'institut national de la météorologie présente, sur demande de l'enquêteur responsable, un rapport sur les conditions météorologiques ainsi que toute documentation météorologique nécessaire à l'enquête technique,

4. toute expertise sur le matériel aéronautique suite à l'ouverture d'une enquête technique doit être réalisée sous la supervision du bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs,

5. faire effectuer des expertises, des essais ou simulations sur des pièces, équipements ou systèmes.

Article 26.- Sous réserve de la législation portant sur la protection des données à caractère personnel, les éléments suivants ne seront communiqués à d'autres fins que l'enquête technique sur l'accident ou l'incident :

a) les déclarations obtenues de personnes au cours de leurs investigations,

b) les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef,

c) les renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident,

d) les enregistrements des conversations dans le poste de pilotage et les transcriptions de ces enregistrements,

e) les enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la Circulation aérienne,

f) les opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord.

Ces éléments ne seront inclus dans le rapport final ou dans ses appendices que s'ils sont pertinents à l'analyse de l'accident ou de l'incident. Les parties de ces éléments qui ne sont pas pertinentes à l'analyse ne seront pas divulguées.

Article 27.- Si au cours d'une enquête technique, on apprend ou on présume qu'il y a eu acte d'intervention illicite, l'enquêteur responsable doit prendre immédiatement les dispositions nécessaires pour que les services compétents en matière de sûreté de l'aviation civile relevant du ministère du transport, soient informés.

Article 28.- Lorsqu'un aéronef d'Etat est impliqué dans un accident ou un incident avec un aéronef civil, la commission d'enquête technique désignée par le ministre du transport et la commission d'enquête technique désignée par le ministre concerné, le cas échéant, coordonnent, leurs activités respectives.

Article 29.- Les procédures pratiques pour la conduite de l'enquête technique sur les accidents et incidents d'aéronefs sont fixées par un manuel approuvé par décision du ministre de transport.

Chapitre 4

Compte rendu préliminaire, rapport final et compte rendu de données d'accident ou d'incident

Article 30.- Lorsque l'Etat Tunisien mène l'enquête technique sur un accident survenu à un aéronef d'une masse supérieure à 2250 kg, un compte rendu préliminaire est envoyé, par le bureau des enquêtes et dans les trente jours qui suivent la date de l'accident à :

- a. l'Etat d'immatriculation ou à l'Etat d'occurrence, selon le cas,
- b. l'Etat de l'exploitant,
- c. l'Etat de conception,
- d. l'Etat de construction,
- e. tout Etat qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts,
- f. l'organisation de l'aviation civile internationale.

A moins que le compte rendu de données d'accident n'ait été envoyé avant l'expiration des trente jours susmentionnés.

Article 31.- Lorsque l'Etat Tunisien mène l'enquête technique sur un accident survenu à un aéronef d'une masse de 2250 kg ou moins et que se posent des questions de navigabilité ou des questions qui peuvent présenter de l'intérêt pour d'autres Etats, un compte rendu préliminaire est envoyé, par le bureau des enquêtes et dans les trente jours qui suivent la date de l'accident à :

- a. l'Etat d'immatriculation ou à l'Etat d'occurrence, selon le cas,
- b. l'Etat de l'exploitant,
- c. l'Etat de conception,
- d. l'Etat de construction,
- e. tout Etat qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

Article 32.- Lorsque l'Etat Tunisien mène l'enquête technique sur un accident survenu à un aéronef d'une masse supérieure à 2250 kg, un compte rendu de données d'accident est envoyé par le bureau des enquêtes à l'organisation de l'aviation civile internationale aussitôt que possible après l'enquête.

Article 33.- Lorsque l'Etat Tunisien mène l'enquête technique sur un incident survenu à un aéronef d'une masse supérieure à 7500 kg, un compte rendu de données d'incident est envoyé par le bureau des enquêtes à l'organisation de l'aviation civile internationale aussitôt que possible après l'enquête.

Article 34.- Le projet de rapport final de l'enquête technique est adressé à l'Etat qui a ouvert l'enquête et à tous les Etats qui y ont participé en les invitant à présenter toutes observations dignes d'intérêt qu'ils souhaiteraient faire sur le rapport, avec justification à l'appui dans un délai de soixante jours qui suivent la date de la première lettre de transmission. Le projet de rapport final sera envoyé, pour observations, aux Etats suivants:

- a. l'Etat d'immatriculation,
- b. l'Etat de l'exploitant,
- c. l'Etat de conception,
- d. l'Etat de construction.

Si les Etats ont fait parvenir leurs observations dans le délai cité dans le paragraphe premier du présent article, le projet de rapport final sera amendé de façon à y inclure la teneur des observations reçues ou si l'Etat qui a formulé les observations le souhaite, présentera ces observations en annexe au rapport.

Article 35.- Le rapport final de l'enquête technique est adressé aux autorités nationales concernées et, le cas échéant, aux Etats suivants :

- a. l'Etat d'immatriculation,
- b. l'Etat de l'exploitant,
- c. l'Etat de conception,
- d. l'Etat de construction,
- e. tout Etat dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves,
- f. tout Etat qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

Pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 5700 kg, le rapport final d'enquête technique sur un accident ou un incident grave sera adressé à l'organisation de l'aviation civile internationale.

Chapitre 5

Dispositions diverses

Article 36.- Il est établi au niveau du bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs une base de données dont le but de centraliser les notifications des accidents et incidents et tous renseignements nécessaires et utiles à l'enquête technique qui lui sont transmis par les exploitants d'aéronefs et des aéroports ainsi que par les fournisseurs de services de la circulation aérienne.

Article 37.- Les exploitants d'aéronefs et des aéroports ainsi que les fournisseurs de services de la circulation aérienne, doivent être pourvus d'une base de données de format normalisé qui leur permet, de notifier et de transmettre au bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs tous renseignements nécessaires et utiles à l'enquête technique.

Article 38.- Sous réserve de la législation portant sur la protection des données à caractère personnel, les enregistrements de sécurité enregistrés dans les bases de données citées dans les articles 36 et 37 du présent décret ne doivent pas être utilisés à d'autres fins que l'enquête technique sur les accidents ou incidents.

Article 39.- Le bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs peut diffuser au cours ou à l'issue de l'enquête technique sur un accident ou un incident, les recommandations de sécurité nécessaires aux exploitants tunisiens et aux services compétents chargés de l'aviation civile, y compris celles des autres Etats ainsi qu'à l'organisation de l'aviation civile internationale lorsque les documents de cette organisation internationale sont en rapport avec cet accident ou incident.

Il peut diffuser aussi des recommandations de sécurité proposées par une autorité étrangère et qu'il juge pertinentes pour prévenir des accidents d'aviation civile.

Article 40.- Les exploitants d'aéronefs civils et les services compétents chargés de l'aviation civile destinataires des recommandations de sécurité sont tenus de renseigner, dans un délai maximum de six mois à compter de la date de la première lettre de

transmission, le bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs sur les mesures de prévention qui ont été prises ou qu'ils envisagent de prendre dans un délai déterminé ou sur les raisons pour lesquelles on a renoncé à prendre des mesures.

Article 41.- Le ministre du transport peut décider de renoncer ou mettre un terme à l'enquête technique sur un accident ou incident lorsqu'elle risque d'entraîner des coûts disproportionnés par rapport aux résultats attendus ou en cas de non disposition des Etats d'immatriculation, de l'Etat de l'exploitant ou des Etats dont certains de leurs ressortissants sont au nombre de morts ou de blessés graves de contribuer aux coûts de l'enquête technique.

Article 42.- Le ministre du transport peut ordonner la réouverture de l'enquête technique si l'on a découvert de nouveaux éléments importants pouvant modifier l'appréciation des circonstances d'un accident ou d'incident.

La réouverture de l'enquête technique est exclue lorsque deux ans se sont écoulés depuis la date de communication du rapport final pour l'incident ou l'accident n'ayant pas entraîné des morts ou des blessures graves et après trois ans pour l'accident ayant entraîné des morts ou des blessures graves.

Article 43.- Le ministre de l'intérieur et du développement local, le ministre de la défense nationale, le ministre de la justice et des droits de l'Homme, le ministre du transport et le ministre de la santé publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Article 44.- Sont abrogées, toutes dispositions antérieures et contraires au présent décret.

Tunis, le 13 avril 2009.

Zine El Abidine Ben Ali

Décret n°2009-3333 du 2 novembre 2009, fixant les plans d'intervention et les moyens pour assister les aéronefs en détresse.

Le Président de la République,

Sur proposition du ministre du transport,

Vu la loi n°59-122 du 28 septembre 1959, relative à l'adhésion de la République Tunisienne à la convention relative à l'aviation civile internationale et notamment son annexe 12,

Vu la loi n°67-20 du 31 mai 1967, portant statut général des militaires et tous les textes qui l'ont amendée ou complétée et notamment la loi n°87-82 du 31 décembre 1987,

Vu la loi n°91-39 du 8 juin 1991, relative à la lutte contre les calamités, à leur prévention et à l'organisation des secours,

Vu la loi n°98-110 du 28 décembre 1998, relative à l'office de l'aviation civile et des aéroports, tel qu'amendée et complétée par la loi n°2004-41 du 3 mai 2004,

Vu le code de l'aéronautique civile promulgué par la loi n°99-58 du 29 juin 1999, tel que modifié et complété par la loi n°2004-57 du 12 juillet 2004, par la loi n°2005-84 du 15 août 2005 et par la loi n°2009-25 du 11 mai 2009 et notamment son article 131,

Vu le décret n°75-155 du 7 mars 1975, portant création et organisation d'un service de recherche et de sauvetage en Tunisie,

Vu le décret n°75-342 du 30 mai 1975, fixant les attributions du ministère de l'intérieur, tel que modifié par le décret n°2001-1454 du 15 juin 2001,

Vu le décret n°86-863 du 15 septembre 1986, fixant les attributions du ministère du transport,

Vu le décret n°91-86 du 14 janvier 1991, portant organisation des services centraux du ministère du transport,

Vu le décret n°93-942 du 26 avril 1993, fixant les modalités d'élaboration et d'application du plan national et des plans régionaux relatifs à la lutte contre les calamités, à leur prévention et à l'organisation des secours, modifié par le décret n°2004-2723 du 21 décembre 2004 et notamment ses articles 6 et 7,

Vu le décret n°2006-1245 du 24 avril 2006, fixant le régime d'attribution et de retrait des emplois fonctionnels d'administration centrale,

Vu l'avis du ministre de la défense nationale, du ministre des affaires étrangères, du ministre de l'intérieur et du développement local, du ministre des finances et du ministre de la santé publique,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décrète :

Chapitre premier **Dispositions générales**

Article premier.- Le présent décret fixe les plans d'intervention et les moyens à mettre en œuvre pour assister les aéronefs en détresse dans la région de recherche et de sauvetage sous la responsabilité de la République Tunisienne.

Ces plans d'intervention pour la recherche et le sauvetage comprennent un plan national et des plans régionaux. Leur contenu est fixé conformément à l'annexe 1 au présent décret. Ces plans sont approuvés par arrêté du ministre du transport et élaborés par les organismes suivants :

- le ministère du transport pour le plan national,
- les gouverneurs pour les plans régionaux.

Les plans d'intervention pour la recherche et le sauvetage doivent être intégrés aux plans d'urgence des aéroports. Le contenu de ces plans est fixé par arrêté du ministre du transport.

Article 2.-Pour l'application du présent décret sont considérés :

- **aéronef de recherche et de sauvetage** : aéronef disposant d'équipements spécialisés appropriés pour la conduite efficace des missions de recherche et de sauvetage,

- **équipe de recherche et de sauvetage** : ressource mobile constituée de personnel entraîné et dotée d'équipements appropriés à l'exécution rapide d'opérations de recherche et de sauvetage,

- **Etat d'immatriculation** : Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit,

- **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,

- **moyen de recherche et de sauvetage** : toute ressource mobile, y compris les unités désignées de recherche et de sauvetage, utilisée pour effectuer des opérations de recherche et de sauvetage,

- **organisme des services de la circulation aérienne** : un organisme de contrôle de la circulation aérienne, un centre d'information de vol ou un bureau de piste des services de la circulation aérienne,

- **phase critique** : la phase d'incertitude, la phase d'alerte ou la phase de détresse,

- **phase d'alerte** : situation dans laquelle on peut craindre pour la sécurité d'un aéronef et de ses occupants,

- **phase de détresse** : situation dans laquelle il y a tout lieu de penser qu'un aéronef et ses occupants sont menacés d'un danger grave et imminent et qu'ils ont besoin d'un secours immédiat,

- **phase d'incertitude** : situation dans laquelle il y a lieu de douter de la sécurité d'un aéronef et de ses occupants,

- **poste d'alerte** : tout moyen destiné à servir d'intermédiaire entre une personne qui signale une situation d'urgence et un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage,

- **recherche** : opération normalement coordonnée par un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage,

faisant appel au personnel et aux moyens disponibles pour localiser des personnes en détresse,

- **région de recherche et de sauvetage** : (SRR Tunis) : région de dimensions définies et associée à un centre de coordination de sauvetage, à l'intérieur de laquelle des services de recherche et de sauvetage sont assurés et qui est la région d'information de vol de Tunis,

- **sauvetage** : opération destinée à sauver des personnes en détresse, à leur donner les soins initiaux, médicaux ou autres, et à les mettre en lieu sûr,

- **service de recherche et de sauvetage** : exécution de fonctions de monitoring de situations de détresse, de communications, de coordination, de recherche et sauvetage, d'assistance médicale initiale ou d'évacuation médicale, au moyen de ressources publiques et privées, notamment aéronefs, navires et autres véhicules et installations.

Article 3.- Les opérations des recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse dans la «SRR Tunis» relèvent du ministère du transport en collaboration avec le ministère de la défense nationale, le ministère de l'intérieur et du développement local.

Le ministère du transport peut demander le concours du ministère des affaires étrangères, du ministère des finances et du ministère de la santé publique.

Article 4.- Le ministère du transport conclut des conventions avec tout partenaire pouvant être amené à intervenir dans le cadre d'une opération de recherche et de sauvetage d'aéronefs en détresse précisant notamment le rôle de chaque partie concernée dans ces opérations.

Le ministère du transport contribue à la conclusion des conventions en matière de recherche et de sauvetage avec les autres Etats.

Article 5.- L'organisation de la recherche et du sauvetage des aéronefs en détresse se fait à travers les organismes suivants :

- le comité national de recherche et de sauvetage,

- le bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage,
- le centre de coordination de sauvetage,
- des centres secondaires de sauvetage.

Chapitre deux

Organisation

Article 6.- Le comité national de recherche et de sauvetage est présidé par le ministre du transport ou son représentant et composé des membres suivants :

- le chef du bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage,
- le chef du centre de coordination de sauvetage,
- deux représentants du ministère du transport,
- trois représentants du ministère de la défense nationale,
- deux représentants du ministère de l'intérieur et du développement local,
- un représentant du ministère des affaires étrangères,
- un représentant du ministère des finances,
- un représentant du ministère de la santé publique.

Les membres de ce comité sont désignés par arrêté du ministre du transport sur proposition des ministres concernés. En fonction des sujets à débattre, d'autres intervenants peuvent être invités à prendre part aux réunions du comité national de recherche et de sauvetage, en qualité d'observateurs.

Article 7

Le comité national de recherche et de sauvetage est chargé notamment de :

- veiller à l'application de la réglementation en vigueur, des conventions internationales dans le domaine de la recherche et du sauvetage et proposer toute mesure qui convient,

- effectuer toute mesure ou étude contribuant au développement du service de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse et motiver ce développement,

- participer aux négociations pour la conclusion d'accords dans le domaine de la recherche et du sauvetage des aéronefs en détresse,

- superviser la documentation nationale de recherche et de sauvetage,

- assurer la standardisation ou l'interopérabilité des procédures et des équipements des différents intervenants, dans la mesure du possible,

- approuver les programmes d'équipement spécifiques au recherche et sauvetage,

- approuver le programme d'audit et d'inspection des organismes opérationnels dans le domaine de recherche et de sauvetage,

- favoriser une étroite coopération et la coordination entre autorités et organismes civils et militaires pour la mise en œuvre de services de recherche et de sauvetage efficaces,

- améliorer la coopération entre les systèmes de recherche et de sauvetage aéronautique, maritime et terrestre pour la mise en œuvre de services de recherche et de sauvetage efficaces,

- élaborer des procédures détaillées pour la coordination générale des opérations de recherche et de sauvetage qui doivent être approuvées par tous les ministères concernés. Ces procédures comprennent notamment les dispositions relatives :

* à l'exploitation des renseignements sur l'alerte et à la détermination des zones de recherches,

* aux méthodes à appliquer pour la direction des opérations ou exercices,

* aux mesures à prendre pour le sauvetage et l'évacuation des victimes,

* à la mise en œuvre des systèmes et moyens de transmission disponibles,

* à la mise à disposition des moyens de recherche et de sauvetage en nombre suffisant,

* à la mise à disposition de quantité suffisante de vivres, d'articles médicaux, de matériel de signalisation et d'autre équipement de survie et de sauvetage,

* à la suspension, la reprise ou à l'arrêt définitif des opérations,

* à l'établissement et à la diffusion des rapports d'opération de recherche et de sauvetage.

Article 8.- Le comité national de recherche et de sauvetage émet son avis notamment en ce qui suit :

- les directives générales dans le domaine de la recherche et du sauvetage des aéronefs en détresse,

- les plans de recherche et de sauvetage et les moyens disponibles à leur mise en œuvre et ce, en vue de les approuver par le ministre du transport,

- les programmes de formation du personnel chargé de recherche et de sauvetage,

- le calendrier des exercices et des opérations blanches de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse,

- toute mesure ou activité permettant l'amélioration de la coordination internationale dans le domaine de la recherche et du sauvetage et notamment avec les pays avoisinants,

- les projets d'amendement de la documentation nationale relative à la recherche et au sauvetage.

Article 9.- Le comité national de recherche et de sauvetage se réunit sur convocation de son président ou son représentant au moins une fois tous les six mois ou à la demande de l'un de ses membres.

Le comité ne peut délibérer légalement qu'en présence de la majorité de ses membres, à défaut du quorum, le comité se réunit sur convocation de son président dans les huit jours suivants quel que soit le nombre des membres présents. Les décisions ainsi que les recommandations sont prises à la majorité des voix des membres

présents et en cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Chaque réunion doit faire l'objet d'un procès-verbal qui doit être signé par tous les membres présents.

Article 10.- Un bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage est créé au sein de la direction générale de l'aviation civile au ministère du transport, il est chargé notamment de :

- la coordination avec les différents organismes concernés au sujet des dossiers qui seront examinés par le comité national de recherche et de sauvetage,

- informer le comité national de recherche et de sauvetage des résultats des opérations de recherche et de sauvetage effectuées et proposer les moyens nécessaires pour la levée des carences,

- suivi de la performance des organismes intervenants dans les exercices et les opérations blanches de recherche et de sauvetage et la participation dans leur évaluation et informer le comité national de recherche et de sauvetage à ce sujet,

- études relatives à l'acquisition et au renouvellement des moyens de recherche et de sauvetage notamment les aéronefs, chaînes largables, appareils de localisation et de radio ralliement,

- proposer les amendements des plans d'intervention de recherche et de sauvetage au comité national de recherche et de sauvetage pour examen,

- élaboration des procédures opérationnelles dans le domaine de recherche et de sauvetage,

- la coopération et la coordination avec les organisations internationales, les organismes de recherches et de sauvetage étrangers et les administrations nationales dans le cadre des accords déjà conclus,

- l'élaboration des procédures et de la réglementation de recherche et de sauvetage, y compris celle des procédures du service d'alerte,

- l'élaboration des programmes de formation dans le domaine de recherche et de sauvetage,

- l'élaboration des programmes des exercices et des opérations blanches de recherche et de sauvetage en coordination avec les ministères concernés et superviser leur mise en œuvre,

- l'élaboration d'un projet de programme d'audit et d'inspection du centre de coordination de sauvetage et des autres organismes opérationnels du système de recherche et de sauvetage,

- l'étude des rapports d'opérations, gestion du programme de contrôle qualité et tenue des statistiques.

Article 11.- Le bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage assure le secrétariat permanent du comité national de recherche et de sauvetage, il est chargé à cet effet notamment de:

- la préparation des ordres du jour et l'envoi des invitations aux réunions,

- la préparation des procès-verbaux des réunions,

- le suivi des recommandations du comité national de recherche et de sauvetage,

- l'élaboration du rapport d'activité annuel du comité national de recherche et de sauvetage et sa soumission au ministre du transport.

Article 12.- Le bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage est présidé par un officier supérieur de l'armée de l'air avec un grade de commandant ou supérieur qui soit détaché au ministère du transport avec la fonction et les avantages d'un directeur d'une direction centrale.

Article 13.- Des centres secondaires de sauvetage peuvent être créés pour assister le centre de coordination de sauvetage, prévu par l'article 5 du présent décret, dans l'accomplissement de ses tâches.

Article 14.- Le centre de coordination de sauvetage et les centres secondaires de sauvetage effectuent leurs missions conformément aux plans de recherche et de sauvetage mentionnés dans l'article premier du présent décret.

Article 15.- Dans le cas où un aéronef est tombé et que l'accident devient une calamité ou dans le cas d'une calamité ou d'un accident ou d'un cas d'urgence non aériens, le centre de coordination de sauvetage

et, le cas échéant, les centres secondaires de sauvetage pourront prêter assistance sur demande des autorités concernées et dans la limite où leur mission principale le permettra.

Chapitre trois

Modalités d'exploitation des moyens de mise en œuvre des plans d'intervention

Article 16.- Les moyens de mise en œuvre des plans d'intervention sont fixés par les conventions conclues entre le ministère du transport et tout partenaire pouvant être amené à intervenir dans le cadre d'une opération de recherche et de sauvetage d'aéronefs en détresse, conformément aux dispositions de l'annexe 2 du présent décret.

Article 17.- Les phases critiques sont déclarées par les organismes des services de la circulation aérienne conformément aux dispositions de l'annexe 3 au présent décret. Les opérations de recherche et de sauvetage sont effectuées conformément aux procédures opérationnelles mentionnées à l'annexe 4 du présent décret.

Chapitre quatre

Dispositions particulières

Article 18.- Les dépenses relatives à la recherche et au sauvetage sont à la charge de l'Etat dans les limites de crédits inscrits dans son budget. Ces dépenses incluent :

- l'acquisition et l'entretien des moyens aériens et du matériel spécifiques nécessaires à la recherche et au sauvetage,
- la formation et l'entraînement du personnel de recherche et de sauvetage,
- la dotation du centre de coordination de sauvetage et les centres secondaires de sauvetage des moyens nécessaires,
- l'exécution des opérations de recherches et de sauvetage.

Article 19.- Sont abrogées, toutes dispositions antérieures contraires au présent décret, notamment le décret n°75-155 du 7 mars 1975, portant création et organisation d'un service de recherche et de sauvetage en Tunisie.

Article 20.- Le ministre de l'intérieur et du développement local, le ministre des affaires étrangères, le ministre de la défense nationale, le ministre du transport, le ministre des finances et le ministre de la santé publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 2 novembre 2009.

Zine El Abidine Ben Ali

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

ANNEXE 1

Contenu des plans d'intervention

1. Les plans d'intervention doivent spécifier les dispositions à prendre pour assurer, dans la mesure du possible, l'entretien et le ravitaillement en carburant des aéronefs, navires et véhicules employés dans les opérations de recherche et de sauvetage, y compris les aéronefs, navires et véhicules fournis par d'autres États.

2. Les plans d'intervention doivent comprendre des renseignements détaillés concernant les mesures à prendre par les personnes qui participent aux opérations de recherche et de sauvetage, notamment :

a) la manière dont les opérations de recherche et de sauvetage doivent se dérouler dans la «SRR Tunis »,

b) l'utilisation des systèmes et moyens de communication disponibles,

c) les mesures à prendre de concert avec les autres centres de coordination de sauvetage,

d) les méthodes permettant d'alerter les aéronefs en vol et les navires en mer,

e) les fonctions et prérogatives des personnes participant aux opérations de recherche et de sauvetage,

f) les modifications éventuelles dans le déploiement du matériel qui pourraient s'avérer nécessaires par suite des conditions météorologiques ou autres,

g) les méthodes permettant d'obtenir les renseignements essentiels qui intéressent des opérations de recherche et de sauvetage, comme les messages d'observation et les prévisions météorologiques, les messages aux navigants (NOTAM) pertinents,

h) les méthodes permettant d'obtenir, auprès d'autres centres de coordination de sauvetage, une assistance éventuellement nécessaire, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel,

i) les méthodes permettant d'assister un aéronef en détresse qui est contraint de faire un amerrissage forcé dans les manœuvres de rendez-vous avec des navires,

j) les méthodes permettant d'assister les aéronefs de recherche et de sauvetage ou autres aéronefs à se rendre jusqu'à l'aéronef en détresse,

k) les mesures de coopération à prendre en conjonction avec les organismes des services de la circulation aérienne et les autres autorités compétentes pour aider un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite.

3. Toute équipe de recherche et de sauvetage doit :

a) connaître tous les éléments des plans d'intervention prescrits à l'article 1 du présent décret dont elle aura besoin pour l'accomplissement de ses fonctions,

b) tenir le centre de coordination de sauvetage informé de son état de préparation.

4. Lorsque l'exécution des opérations de recherche et de sauvetage dans la «SRR Tunis» fait intervenir les services d'autres Etats, chacun de ces derniers doit agir conformément aux conventions de recherche et de sauvetage lorsque le centre de coordination de sauvetage le lui demandera.

ANNEXE 2

Moyens pour mettre en œuvre les plans d'intervention

1. Le centre de coordination de sauvetage et chaque centre secondaire de sauvetage, doivent être dotés 24 heures sur 24 d'un personnel suffisamment formé capable d'utiliser les langues française et anglaise employées dans les communications radiotéléphoniques.

Dans les conditions définies par la présente annexe et les accords internationaux pertinents, le centre de coordination de sauvetage assure la direction opérationnelle des opérations de recherche et de sauvetage.

Le centre de coordination de sauvetage dispose en permanence de moyens d'intervention aériens, maritimes et terrestres. Il peut faire appel, dans des conditions préalablement définies, à tout moyen des administrations ou organismes publics ou privés, susceptible de participer aux opérations de recherche et de sauvetage.

2. Pour les besoins du service de recherches et de sauvetage, des équipes de recherche et de sauvetage et d'autres moyens disponibles sont utilisés pour prêter assistance à tous les aéronefs ou à leurs occupants qui sont ou qui semblent être dans une situation d'urgence.

Ces équipes de recherche et de sauvetage sont constituées par des éléments des services publics ou privés convenablement situés et équipés aux fins des recherches et du sauvetage.

De plus, d'autres éléments des services publics ou privés seront intégrés dans le plan de recherche et de sauvetage et qui sont en mesure de participer aux opérations de recherche et de sauvetage.

3. La coordination des mouvements aériens sur zone de recherche et de sauvetage appartient au centre de coordination de sauvetage.

4. Le centre de coordination de sauvetage doit disposer de moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec :

- a) les organismes des services de la circulation aérienne auxquels il est associé,
- b) les centres secondaires de sauvetage auxquels il est associé,
- c) les stations appropriées de radiogoniométrie et de localisation,
- d) s'il y a lieu, les stations radio côtières en mesure d'alerter les navires dans la région et de communiquer avec eux,
- e) la direction centrale des équipes de recherche et de sauvetage dans la région,
- f) tous les centres de coordination de sauvetage maritime de la région et les centres de coordination de sauvetage aéronautique, maritime ou conjoints des régions adjacentes,
- g) un centre météorologique ou un centre de veille météorologique désigné,

- h) les équipes de recherche et de sauvetage,
- i) les postes d'alerte,
- j) le centre de contrôle de mission (MCC) du système international de satellites pour les recherches et le sauvetage COSPAS-SARSAT desservant la «SRR Tunis ».

5. Les équipes de recherche et de sauvetage doivent être dotées d'équipement leur permettant de localiser rapidement le lieu d'un accident et d'y prêter une assistance suffisante. Entre autres, ils doivent disposer de moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec les autres moyens de recherche et de sauvetage intervenant dans la même opération.

6. Tout aéronef de recherche et de sauvetage doit être équipé :

- de manière à pouvoir communiquer sur les fréquences de détresse aéronautiques et les fréquences utilisées sur les lieux, ainsi que sur toute autre fréquence qui pourrait être prescrite,
- d'un dispositif de radio ralliement fonctionnant sur les fréquences de détresse conformément aux spécifications pertinentes des annexes 6 et 10 de la convention relative à l'aviation civile internationale.

7. En cas d'opérations de recherche et de sauvetage au-dessus de zones maritimes, tout aéronef de recherche et de sauvetage doit être équipé, en plus des exigences du point 6 ci-dessus :

- de manière à pouvoir communiquer avec des navires,
- d'un exemplaire du code international des signaux qui lui permettra de remédier aux difficultés de langue qui peuvent être rencontrées dans les communications avec des navires.

8. Un aéronef au moins de ceux qui participent à une opération de recherche et de sauvetage doit avoir à son bord un équipement de survie largable, à moins qu'on sache qu'il est inutile de ravitailler les survivants par voie aérienne. De plus, des aérodromes appropriés doivent être dotés d'un équipement de survie convenablement emballé pour être largué par des aéronefs.

9. Le centre de coordination de sauvetage doit toujours avoir rapidement accès aux renseignements les plus récents concernant les moyens ci-après de recherche et de sauvetage dans la «SRR Tunis » :

- a) les équipes de recherche et de sauvetage, centres secondaires de sauvetage et postes d'alerte,
- b) les organismes des services de la circulation aérienne,
- c) moyens de communication qui peuvent être utilisés pour les opérations de recherche et de sauvetage,
- d) les adresses et les numéros de téléphone de tous les exploitants ou de leurs représentants désignés qui assurent des services dans la région,
- e) toutes autres ressources privées ou publiques, y compris les moyens médicaux et les moyens de transport susceptibles d'être utilisés pour les recherches et le sauvetage.

10. Le centre de coordination de sauvetage doit avoir facilement et rapidement accès à tous les autres renseignements intéressant les recherches et le sauvetage, notamment les renseignements concernant :

- a) l'emplacement, les indicatifs d'appel, les heures de veille et les fréquences de toutes les stations radio susceptibles d'être utilisées pour appuyer les opérations de recherche et de sauvetage,
- b) l'emplacement et les heures de veille des services assurant une veille radio, ainsi que les fréquences veillées,
- c) les emplacements où sont entreposées des réserves de matériel largable de secours et de survie,
- d) les objets que l'on sait susceptibles d'être confondus, surtout lorsqu'ils sont vus d'un aéronef, avec une épave non repérée ou non signalée,
- e) la position, la route et la vitesse des navires qui se trouvent dans la «SRR Tunis» ou à proximité et qui pourraient être en mesure de prêter assistance à un aéronef en détresse, ainsi qu'aux renseignements sur la façon d'entrer en communication avec ces navires. Des liaisons de communication avec des systèmes régionaux de comptes rendus de navires doivent être mises en place pour faciliter les opérations de recherche et de sauvetage en mer.

11. Tout le personnel affecté aux opérations de recherche et de sauvetage est soumis à un entraînement spécifique et régulier aux recherches et au sauvetage ainsi qu'à des exercices nécessaires de

recherche et de sauvetage y compris de largage de matériels et équipements de survie et de signalisation.

Les exercices en vraie grandeur, impliquant plusieurs administrations, sont programmés annuellement par le bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage après avis du comité national de recherche et de sauvetage.

12. Le bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage doit communiquer au secrétariat du système international de satellites pour les recherches et le sauvetage COSPAS-SARSAT desservant la «SRR Tunis» le point de contact de recherche et de sauvetage (SPOC) de la Tunisie pour la réception des messages d'alertes du système international de satellites pour les recherches et le sauvetage COSPAS-SARSAT.

13. Une coordination la plus étroite possible doit être assurée entre les services de recherche et de sauvetage maritimes et le centre de coordination de sauvetage.

14. Toute personne constatant qu'un aéronef est, ou semble se trouver, dans une situation de détresse, est tenue de le signaler au poste de garde nationale ou protection civile le plus proche, ou à toute autre autorité appropriée.

15. Une administration ou un élément de l'organisation de recherche et de sauvetage qui a des raisons de croire qu'un aéronef est dans une situation critique communiquera immédiatement tous les renseignements dont il dispose au centre de coordination de sauvetage.

16. Des arrangements conclus entre la Tunisie et d'autres Etats ainsi que des dispositions particulières peuvent prévoir l'intervention des moyens de recherche et de sauvetage de la Tunisie au-delà de la «SRR Tunis ». Il en est de même pour l'intervention des moyens de recherche et de sauvetage étrangers dans la «SRR TUNIS». Ces accords prévoient la simplicité des formalités requises pour l'entrée de ces moyens.

Ces arrangements peuvent également prévoir des délégations de responsabilité, temporaires ou permanentes, pour la coordination des missions de recherche et de sauvetage dans des secteurs donnés du

« SRR Tunis ». Ils précisent notamment les renseignements nécessaires à l'entrée, sur le territoire tunisien, des équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États.

17. Selon les besoins, les opérations de recherche et de sauvetage seront coordonnées avec celles des États voisins, en particulier quand ces opérations se déroulent à proximité de régions de recherche et de sauvetage adjacentes.

Des plans et des procédures de recherche et de sauvetage seront élaborés autant que possible afin de faciliter la coordination des opérations de recherche et de sauvetage avec celles des États voisins.

18. La pénétration des équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États sur le territoire tunisien est tributaire de la transmission de ces États au bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage d'une demande à ce sujet contenant des renseignements complets sur la mission projetée et sa nécessité et de l'émission par le bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage d'un avis favorable à ce sujet.

19. En cas de réception d'une demande de pénétration des équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États sur le territoire tunisien tel que décrite au point 18 ci-dessus, le bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage doit :

- accuser immédiatement réception d'une telle demande,

et

- indiquer, dès que possible, les conditions éventuelles dans lesquelles pourra s'effectuer la mission projetée.

20. Le bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage est autorisé à :

- a) demander à tout centre de coordination de sauvetage étranger les secours dont il peut avoir besoin, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel,

- b) délivrer toute autorisation nécessaire pour l'entrée, sur le territoire tunisien, de ces aéronefs, de ces navires, de ces personnes ou de ce matériel,

c) faire les démarches nécessaires auprès des services intéressés de douane, d'immigration et autres en vue d'accélérer les formalités d'entrée,

d) prendre les mesures nécessaires pour prêter assistance, sur demande, aux centres de coordination de sauvetage étrangers, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel.

21. Des arrangements pourront être conclus avec les autres Etats en vue de :

- organiser des exercices communs pour la formation des équipes de recherche et de sauvetage en vue d'augmenter l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage,

- effectuer des visites périodiques réciproques par le personnel du centre de coordination de sauvetage avec ses homologues dans les autres Etats.

22. Le centre de coordination de sauvetage doit communiquer aux autres Etats des renseignements concernant le plan de conduite des opérations de recherche et de sauvetage quand de tels renseignements peuvent être utiles à la fourniture des services de recherche et de sauvetage.

ANNEXE 3

Procédures applicables par le centre de coordination de sauvetage pendant les phases critiques

1. Phase d'incertitude

Lors du déclenchement d'une phase d'incertitude, le centre de coordination de sauvetage doit maintenir la coopération la plus étroite avec les organismes des services de la circulation aérienne et les autres organismes et services intéressés afin d'assurer le dépouillement rapide des messages reçus.

2. Phase d'alerte

Lors du déclenchement d'une phase d'alerte, le centre de coordination de sauvetage doit alerter immédiatement les équipes de recherche et de sauvetage et déclencher les mesures nécessaires.

3. Phase de détresse

Lors du déclenchement d'une phase de détresse, le centre de coordination de sauvetage doit :

1. déclencher immédiatement, conformément au plan de conduite des opérations approprié, l'intervention des équipes de recherche et de sauvetage,

2. déterminer la position de l'aéronef, évaluer le degré d'incertitude de cette position et, d'après ce renseignement et les circonstances, déterminer l'étendue de la zone à explorer,

3. avertir l'exploitant, lorsque cela est possible, et le tenir au courant du déroulement des opérations,

4. avertir les autres centres de coordination de sauvetage dont l'aide semble devoir être nécessaire ou que les opérations peuvent concerner,

5. informer l'organisme des services de la circulation aérienne qui lui est associé, lorsque les renseignements reçus au sujet du cas critique émanent d'une autre source,

6. demander au plus tôt à des aéronefs, à des navires, à des stations côtières et à d'autres services qui ne sont pas nommément spécifiés dans le plan de conduite des opérations, mais qui sont à même de le faire :

a) de maintenir une veille radio pour capter d'éventuelles transmissions provenant de l'aéronef en détresse, d'un équipement radio de survie ou d'un émetteur de localisation d'urgence (ELT),

b) de prêter toute l'assistance possible à l'aéronef en détresse,

c) de tenir le centre de coordination de sauvetage au courant de l'évolution de la situation.

7. établir, d'après les renseignements dont il dispose, un plan d'action détaillé pour l'exécution des opérations de recherche et/ou de sauvetage et le communiquer, à titre indicatif, aux services directement chargés de diriger ces opérations,

8. au besoin, modifier le plan d'action détaillé, selon l'évolution de la situation,

9. aviser l'État d'immatriculation de l'aéronef.

À moins que les circonstances n'exigent une dérogation, le centre de coordination de sauvetage doit suivre l'ordre dans lequel ces mesures sont décrites.

ANNEXE 4

Procédures opérationnelles de recherche et de sauvetage

1. Tout aéronef et ses occupants en détresse dans la « SRR Tunis » bénéficie d'un service de recherche et de sauvetage, quels que soient son Etat d'immatriculation, la nationalité et le statut de ses occupants et les circonstances dans lesquelles ils sont trouvés.

2. Le service de recherche et de sauvetage en Tunisie fonctionne 24 heures par jour. Son objectif principal est de garantir que les personnes en détresse dans la « SRR Tunis » reçoivent le plus rapidement possible une assistance. Dans la mesure où cet objectif principal le permettra, le service de recherche et de sauvetage prêtera assistance dans d'autres cas d'urgence.

3. Dès la réception des renseignements concernant un aéronef dans une situation critique, le centre de coordination de sauvetage doit évaluer immédiatement ces renseignements ainsi que l'importance de l'opération à exécuter.

S'il reçoit, au sujet d'un aéronef dans une situation critique, des renseignements émanant d'autres sources que des organismes des services de la circulation aérienne, le centre de coordination de sauvetage doit déterminer la phase critique à laquelle correspond la situation et appliquer les procédures correspondantes conformément aux dispositions de l'annexe 3 du présent décret.

4. Les services directement chargés de diriger les opérations de recherches et de sauvetage ou une partie de ces opérations doivent :

a) donner des instructions aux équipes de recherche et de sauvetage placées sous leur autorité et porter ces instructions à la connaissance du centre de coordination de sauvetage,

b) tenir le centre de coordination de sauvetage au courant du déroulement des opérations.

5. Les opérations de recherche et de sauvetage se poursuivront, lorsque c'est possible, tant que tous les survivants n'auront pas été emmenés en lieu sûr ou qu'il restera un espoir raisonnable de sauver des survivants.

6. En cas d'impossibilité de poursuivre une mission de recherche et de sauvetage et si le centre de coordination de sauvetage estime qu'il y a peut-être encore des survivants, il suspend provisoirement les activités sur place, en attendant les faits nouveaux, et doit informer sans délai les autorités, les moyens ou les services qui ont été mis en œuvre ou notifiés.

Les renseignements pertinents reçus par la suite sont évalués et les activités de recherche et de sauvetage doivent être reprises lorsqu'elles seront justifiées et possibles.

7. Lorsque plusieurs moyens participent aux opérations de recherche et de sauvetage sur place, le centre de coordination de sauvetage doit charger une ou plusieurs équipes présentes sur les lieux de coordonner l'ensemble des activités afin d'assurer la sécurité et l'efficacité des opérations aériennes et en surface, en tenant compte des possibilités des moyens et des besoins opérationnels.

8. Lorsqu'un pilote commandant de bord constate qu'un autre aéronef ou un navire est en détresse, il doit procéder comme suit, dans la mesure où cela est possible, raisonnable ou utile:

a) rester en vue de l'aéronef ou du navire en détresse jusqu'à ce qu'il soit contraint de quitter les lieux ou informé par le centre de coordination de sauvetage que sa présence n'est plus nécessaire,

b) déterminer la position de l'autre aéronef ou du navire en détresse,

c) selon ce qui est approprié, communiquer au centre de coordination de sauvetage ou à l'organisme des services de la circulation aérienne le plus grand nombre possible de renseignements des types ci-après :

- type, identification et état de l'aéronef ou du navire en détresse,

- position exprimée en coordonnées géographiques ou de grille ou par la distance et le relèvement vrai par rapport à un repère connu ou par rapport à une aide radio à la navigation,

- heure de l'observation exprimée en heures et minutes UTC (temps universel coordonné),
- nombre de personnes vues,
- personnes éventuellement vues abandonnant l'aéronef ou le navire en détresse,
- conditions météorologiques sur place,
- état physique apparent des survivants,
- meilleure route au sol apparente pour atteindre l'aéronef ou le navire en détresse.

d) se conformer aux instructions du centre de coordination de sauvetage ou de l'organisme des services de la circulation aérienne.

9. Si le premier aéronef qui arrive sur les lieux d'un accident n'est pas un aéronef de recherche et de sauvetage, ledit aéronef doit diriger les mouvements de tous les autres aéronefs qui arriveront par la suite sur les lieux, jusqu'à l'arrivée du premier aéronef de recherche et de sauvetage. Si, dans l'intervalle, ledit aéronef ne peut entrer en communication avec le centre de coordination de sauvetage ou l'organisme responsable des services de la circulation aérienne, il doit passer le commandement, par accord mutuel, à un aéronef qui est en mesure d'établir de telles communications jusqu'à l'arrivée du premier aéronef de recherche et de sauvetage.

10. S'il est nécessaire qu'un aéronef communique des renseignements aux survivants ou aux équipes de sauvetage de surface, et s'il ne peut utiliser une liaison radio bilatérale, il doit larguer, si possible, un équipement de communication permettant d'établir un contact direct ou communiquer lesdits renseignements en larguant un message sur support papier. Lorsqu'un signal a été disposé au sol, l'aéronef doit indiquer si le signal a été compris ou non par la méthode décrite ci-dessus ou, si cela est impossible, en faisant le signal visuel approprié.

11. Lorsqu'un aéronef doit diriger un navire vers l'endroit où un aéronef ou un navire se trouve en détresse, il doit transmettre des instructions précises par les moyens dont il dispose. S'il ne peut établir de communication radio, l'aéronef doit faire le signal visuel approprié conformément aux dispositions pertinentes du volume III du Doc 9731 de l'organisation de l'aviation civile internationale.

12. Lorsqu'un pilote commandant de bord d'un aéronef intercepte une transmission de détresse, il doit, si c'est possible :

- a) accuser réception de la transmission de détresse,
- b) consigner la position de l'aéronef ou du navire en détresse si elle est donnée,
- c) prendre un relèvement sur l'émission,
- d) informer le centre de coordination de sauvetage ou l'organisme responsable des services de la circulation aérienne du signal ou message de détresse et donner tous les renseignements dont il dispose,
- e) s'il le juge nécessaire, se diriger, en attendant des instructions, vers la position signalée dans le message intercepté.

13. Si on utilise les signaux visuels dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air décrits au point 18 ci-dessous, ceux-ci ont le sens indiqué dans cette annexe. Ils ne seront utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal susceptible d'être confondu avec ces signaux ne doit être utilisé. Lorsqu'il apercevra l'un des signaux décrits au point 18 ci-dessous, le pilote doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux instructions correspondant à ce signal, qui sont indiquées dans ladite annexe.

14. Le centre de coordination de sauvetage doit tenir un dossier sur l'efficacité de fonctionnement des services de recherche et de sauvetage dans la « SRR Tunis »,

15. Le centre de coordination de sauvetage doit formuler des avis sur les opérations de recherche et de sauvetage effectuées dans la « SRR Tunis ». Ces avis doivent comporter toutes observations utiles sur les procédures appliquées, les moyens utilisés et sur l'équipement de secours et de survie ainsi que toutes suggestions visant à améliorer ces procédures, ces moyens et cet équipement. Les avis de nature à intéresser d'autres États doivent être communiqués à l'organisation de l'aviation civile internationale pour information et diffusion le cas échéant.

16. Des procédures doivent être définies afin de faciliter la coopération entre les services de recherches et de sauvetage et les services des enquêtes sur les accidents et avec ceux qui sont chargés de s'occuper des victimes.

17. Afin de faciliter les enquêtes techniques sur les accidents, les équipes de sauvetage doivent être accompagnées, chaque fois que possible, de personnes qualifiées pour exécuter ces enquêtes.

18. Signaux pour les recherches et le sauvetage

18.1 Signaux échangés avec les navires

18.1.1 Les manœuvres suivantes, exécutées successivement par un aéronef, signifient que cet aéronef voudrait diriger un navire vers un aéronef ou un navire en détresse :

- a) tourner autour du navire au moins une fois,
- b) couper la trajectoire du navire, en avant de celui-ci, à basse altitude :
 - 1) en balançant les ailes, ou
 - 2) en ouvrant et fermant alternativement les gaz, ou
 - 3) en changeant le pas de l'hélice,
- c) mettre le cap dans la direction que doit suivre le navire.

Remarque : À cause du niveau de bruit élevé à bord des navires, les signaux sonores des alinéas 2) et 3) peuvent être moins efficaces que le signal visuel de l'alinéa 1) et ils sont considérés comme des moyens supplémentaires pour attirer l'attention.

La répétition de ces manœuvres a la même signification.

18.1.2 La manœuvre suivante, exécutée par un aéronef, signifie que l'assistance du navire, auquel le signal est destiné, n'est plus nécessaire :

- a) couper le sillage du navire, derrière celui-ci à basse altitude :
 - 1) en balançant les ailes, ou
 - 2) en ouvrant et fermant alternativement les gaz, ou
 - 3) en changeant le pas de l'hélice.

18.1.3 Les navires peuvent répondre de la manière suivante au signal du § 18.1.1 :

- a) Pour accuser réception des signaux :
 - 1) hisser la flamme du code (bandes verticales blanches et rouges) à bloc (pour signifier compris),
 - 2) transmettre par signaux en morse lumineux une série de lettres T,

3) changer de cap pour suivre l'aéronef.

b) Pour indiquer l'impossibilité de se conformer aux instructions :

1) hisser le pavillon international N (damier à carrés bleus et blancs),

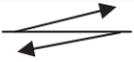
2) transmettre par signaux en morse lumineux une série de lettres N.

18.2. Code de signaux visuels sol-air.

18.2.1 Code de signaux visuels sol-air à l'usage des survivants

N°	Message	Signal
1	Demandons assistance	✓
2	Demandons assistance médicale	X
3	Non ou réponse négative	N
4	Oui ou réponse affirmative	Y
5	Nous nous dirigeons dans cette direction	↑

18.2.2 Code de signaux visuels sol-air à l'usage des équipes de recherche et de sauvetage :

N°	Message	Signal
1	Opérations terminées	L L L
2	Avons retrouvé tous les occupants	L L
3	N'avons retrouvé qu'une partie des occupants	— ++
4	Impossible de continuer. Retournons à la base	XX
5	Somme divisés en deux groupes. Nous dirigeons chacun dans la direction indiquée	
6	Avons appris que l'aéronef est dans cette direction	→ →
7	N'avons rien trouvé. Poursuivons les recherches	NN

18.2.3 Les signaux auront une longueur d'au moins 2,5 m (8 ft) et seront aussi visibles que possible. Ils peuvent être formés, par toutes sortes de moyens en employant, par exemple, des bandes de toile, du tissu de parachute, des morceaux de bois, des pierres ou autres matériaux analogues ou délimiter la surface en foulant le sol avec les pieds ou en répandant de l'huile.

Il est possible d'attirer l'attention sur les signaux ci-dessus par d'autres moyens tels que la radio, les fusées, la fumée et la lumière réfléchie.

18.3. Signaux air-sol.

18.3.1 Les signaux suivants, exécutés par un aéronef, signifient que les signaux disposés au sol ont été compris :

- a) pendant le jour : l'avion balance les ailes,
- b) de nuit : l'avion éteint et rallume deux fois ses projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'en est pas équipé, ses feux de position.

18.3.2 Le fait de ne pas exécuter les signaux ci-dessus signifie que le signal disposé au sol n'est pas compris.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Décret n°2009-3646 du 2 décembre 2009, fixant les mentions que doivent porter les titres de transport aérien des passagers, des bagages et des marchandises.

Le Président de la République,

Sur proposition du ministre du transport,

Vu le code des obligations et des contrats promulgué par le décret du 15 décembre 1906, tel que modifié et complété par les textes subséquents et notamment la loi n°2005-87 du 15 août 2005, portant approbation de la réorganisation de quelques dispositions du code des obligations et des contrats tunisien,

Vu la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 à laquelle la Tunisie a adhéré par le décret du 1^{er} août 1933, et modifiée par le protocole signé à La Haye le 28 septembre 1955 ratifié par la loi n°62-66 du 17 décembre 1962 et les deux protocoles additionnels n°1 et n°2 signés à Montréal le 25 septembre 1975 ratifiés par la loi n°85-38 du 6 avril 1985,

Vu la loi n°59-122 du 28 septembre 1959, relative à l'adhésion de République Tunisienne à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944,

Vu le code du commerce promulgué par la loi n°59-129 du 5 octobre 1959, tel que modifié et complété par les textes subséquents et notamment la loi n°2007-37 du 4 juin 2007,

Vu la convention signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 et relative au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel ratifiée par la loi n°62-65 du 17 décembre 1962,

Vu la loi n°91-64 du 29 juillet 1991, relative à la concurrence et aux prix, telle que modifiée et complétée par les textes subséquents et notamment la loi n°2005-60 du 18 juillet 2005,

Vu le code de l'aéronautique civile promulgué par la loi n°99-58 du 29 juin 1999, tel que modifié et complété par les textes subséquents et notamment la loi n°2009-25 du 11 mai 2009 et notamment ses articles 114 et 115,

Vu la loi n°2000-83 du 9 août 2000, relative aux échanges et commerce électroniques,

Vu le décret n°86-863 du 15 septembre 1986, fixant les attributions du ministère de transport,

Vu l'avis du ministre du commerce et de l'artisanat,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décète :

Article premier.- Les dispositions du présent décret s'appliquent aux titres de transport aérien délivrés pour tout transport national ou international de personnes, bagages ou marchandises, effectuées par aéronef contre rémunération, à l'exclusion du transport des envois postaux. Elles s'appliquent également aux transports aériens gratuits effectués par une entreprise de transport aérien.

Article 2.- Pour l'application du présent décret, sont considérés :

- documents de transport aérien :

a- titre de transport : un document prouvant le contrat de transport, émis par le transporteur ou son agent accrédité, soit sous forme d'un titre de transport individuel ou collectif, soit sous forme immatérielle, "le billet électronique", dont atteste itinéraire - reçu.

b- bulletin de bagages : talon d'identification de bagages enregistrés combiné ou inclus dans le titre de transport.

c- lettre de transport aérien : document prouvant le contrat du transport par air de marchandises et la prise en charge de la marchandise pour expédition de l'aéroport de départ à l'aéroport de destination indiqué sur ledit document.

- transport international : tout transport dans lequel, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Etats, soit sur le territoire d'un seul Etat si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

- transport national : tout transport effectué complètement à l'intérieur du territoire national.

- bagages enregistrés : objets personnels accompagnant le passager au cours de son voyage dont le transporteur prend la garde et pour lesquels a délivré un bulletin de bagage, à l'exclusion des bagages de cabine autorisés et emportés par le passager.

Article 3.- Le titre de transport doit contenir notamment les mentions suivantes :

- a) l'indication des points de départ et de destination,
- b) si les points de départ et destination sont situés sur le territoire d'un même Etat et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales,
- c) le nom et prénom du passager,
- d) le nom du ou des transporteurs,
- e) la date et lieu de l'émission,
- f) le prix du transport ainsi que toutes les taxes,
- g) le numéro du vol ou des vols, date et heure de départ et d'arrivée,
- h) le numéro de dossier de réservation,
- i) le numéro du billet,
- j) le poids ou le nombre de bagages autorisés,
- k) un avis indiquant que les obligations et la responsabilité du transporteur de personnes, de bagages 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 et ratifiée par la Tunisie, même si le transport n'est pas international au sens de cette convention.

1) La limite de responsabilité si le transporteur a fixé une limite de responsabilité plus élevée que celle prévue par la convention citée au paragraphe précédent, ou toute autre convention la modifiant ou la remplaçant et ratifiée par la Tunisie, même si le transport n'est pas international au sens de la présente convention.

Si le billet de passage est électronique, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui sont consignées.

Article 4.- Le bulletin de bagages doit contenir notamment les mentions suivantes :

- a- le nom et prénom du passager,
- b- l'indication des points de départ et de destination,
- c- le numéro du vol, date et heure de départ,
- d- le poids des bagages enregistrés.

Article 5.- La lettre de transport aérien doit contenir notamment les mentions suivantes :

- a) l'indication des points de départ et de destination,
- b) si les points de départ et destination sont situés sur le territoire d'un même Etat et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales,
- c) le lieu et la date d'établissement de la lettre de transport aérien,
- d) le nom et l'adresse de l'expéditeur,
- e) le nom et l'adresse du destinataire,
- f) le nom et l'adresse du premier transporteur,
- g) le numéro et la date du vol,
- h) le numéro de la lettre de transport aérien,
- i) la nature de la marchandise,
- j) le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis,
- k) le poids, la quantité, le volume et les dimensions de la marchandise,

- l) l'état apparent de la marchandise et de l'emballage,
- m) le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer,
- n) si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais,
- o) le montant de la valeur déclarée de la marchandise,
- p) les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien,
- q) le nombre d'exemplaires originaux de la lettre de transport aérien,
- r) le délai de transport et l'indication sommaire de la voie à suivre s'ils ont été spécifiés,
- s) un avis indiquant que les obligations et la responsabilité du transporteur 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 et ratifiée par la Tunisie, même si le transport n'est pas international au sens de cette convention.
- t) la limite de responsabilité si le transporteur a fixé une limite de responsabilité plus élevée que celle prévue par la convention citée au paragraphe précédent, ou toute autre convention la modifiant ou la remplaçant et ratifiée par la Tunisie, même si le transport n'est pas international au sens de la présente convention.

En cas d'emploi de tout autre moyen constatant les indications citées au présent article, le transporteur doit délivrer à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ce moyen.

Article 6.- La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise :

- le premier exemplaire porte la mention "pour le transporteur", il est signé par l'expéditeur.

- le deuxième exemplaire porte la mention "pour le destinataire", il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise.

- le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un cachet.

Article 7.- Le ministre du transport et le ministre du commerce et de l'artisanat sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 2 décembre 2009.

Zine El Abidine Ben Ali

Article 81 de la loi n°2015-53 du 25 décembre 2015, telle que modifiée par la loi n°2016-78 du 17 décembre 2016.

Est instituée une taxe due par les sociétés d'aviation civile pour chaque voyageur qui entre en Tunisie par vols internationaux d'un montant égal à 20 dinars ou l'équivalent en devise recouvrée par les gestionnaires des aéroports. Les modalités de l'application et du recouvrement de la taxe sont fixées par décret gouvernemental.

« Ladite taxe est également due, par les sociétés de transport maritime au titre de chaque voyageur qui entre en Tunisie par voie maritime internationale et est recouvrée par les gestionnaires des ports. Les modalités d'application et de recouvrement de la taxe sont fixées par décret gouvernemental.

Sont exonérés de ladite taxe :

- les voyageurs en transit,
- les enfants âgés de moins de deux ans,
- les voyageurs à bord des avions affrétés par un Etat étranger dans le cadre d'une visite officielle,
- les voyageurs des croisières touristiques.

À défaut de paiement de la taxe ou son paiement d'une manière insuffisante, les mêmes sanctions applicables en matière de la retenue à la source au titre de l'impôt sur le revenu des personnes physiques et de l'impôt sur les sociétés lui sont applicables » *(Ajouté par l'article 52 LF n°2016-78 du 17 décembre 2016)*

Décret gouvernemental n°2016-625 du 25 mai 2016, fixant les modalités d'application et de recouvrement de la taxe sur les vols internationaux créée par l'article 81 de la loi n°2015-53 du 25 décembre 2015, portant loi de finances pour l'année 2016.

Le chef du gouvernement,

Sur proposition du ministre des finances,

Vu la constitution,

Vu le protocole de Lahaye signé le 28 septembre 1955, portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et ratifiée par la loi n°62-66 du 17 décembre 1962,

Vu la loi n°76-18 du 21 janvier 1976, portant refonte et codification de la législation des changes et du commerce extérieur régissant les relations entre la Tunisie et les pays étrangers, telle que modifiée par les textes subséquents,

Vu le code de l'aéronautique civile promulgué par la loi n°99-58 du 29 juin 1999 et l'ensemble des textes qui l'ont modifié ou complété,

Vu la loi n°2015-53 du 25 décembre 2015, portant loi de finances pour l'année 2016 et notamment son article 81,

Vu le décret n°93-1154 du 17 mai 1993, relatif aux redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, tel que modifié par les textes subséquents et notamment par le décret n°2008-101 du 16 janvier 2008,

Vu le décret Présidentiel n°2015-35 du 6 février 2015, portant nomination du chef du gouvernement et de ses membres,

Vu le décret Présidentiel n°2016-1 du 12 janvier 2016, portant nomination des membres du gouvernement,

Vu l'avis du tribunal administratif,

Après la délibération du conseil des ministres.

Prend le décret gouvernemental dont la teneur suit :

Article premier - La taxe sur les vols internationaux fixée à 20 dinars ou l'équivalent en devise s'applique aux sociétés d'aviation civile au titre de chaque passager qui entre en Tunisie par vols internationaux.

Article 2 - La taxe visée à l'article premier du présent décret gouvernemental est due par les sociétés d'aviation civile sur la base de factures comportant notamment le nombre de passagers et le montant dû en dinar tunisien ou en devise calculé selon la moyenne mensuelle du taux de change du dinar interbancaire, telle que publiée par la banque centrale de Tunisie.

La taxe facturée, tel que sus-indiqué, est payée par les sociétés d'aviation civile aux gestionnaires des aéroports, et ce, dans un délai de 60 jours décompté à partir de la date de la facturation.

En cas de retard de paiement, les gestionnaires des aéroports appliquent des pénalités de retard dont le taux égal à celui des découverts bancaires en vigueur à la date de la facturation.

Article 3 - Les gestionnaires des aéroports doivent reverser les montants recouvrés au titre de la taxe auprès des sociétés d'aviation civile ainsi que les pénalités de retard y afférentes, le cas échéant, au trésor sur la base de la déclaration mensuelle des impôts à déposer au cours du mois qui suit celui au cours duquel a eu lieu le recouvrement.

Article 4 - Le présent décret gouvernemental abroge et remplace le décret n°2013-3777 du 27 septembre 2013, fixant les modalités d'application et de recouvrement de la taxe sur les vols internationaux créée par l'article 64 de la loi n°2012-27 du 29 décembre 2012, portant loi de finances pour l'année 2013.

Article 5 - Le ministre des finances et le ministre du transport sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret gouvernemental qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 25 mai 2016.

Pour Contresing
Le ministre des finances
Slim Chaker
Le ministre du transport
Anis Ghedira

Le Chef du Gouvernement
Habib Essid

TABLE DES MATIERES

Libellé	Articles	Pages
Loi n°99-58 du 29 juin 1999, portant promulgation du code de l'aéronautique civile.....	1 - 3	3
Titre premier : Dispositions générales.....	1 - 2	5
Titre II – Aéronefs.....	3 - 85	6
Chapitre I – Immatriculation et radiation.....	3 - 17	6
<i>Section I- Immatriculation des aéronefs.....</i>	3 - 12	6
<i>Section II – Effets de l'immatriculation.....</i>	13 - 14	8
<i>Section III – Radiation du registre d'immatriculation des aéronefs civils.....</i>	15 - 17	8
Chapitre II- Droits grevant les aéronefs civils.....	18 - 35	9
<i>Section I – Privilèges.....</i>	18 - 21	9
<i>Section II – Hypothèques.....</i>	22 - 28	10
<i>Section III – Inscription et radiation.....</i>	29 - 35	12
Chapitre III – Saisies des aéronefs civils.....	36 - 66	13
<i>Section I – Saisie conservatoire.....</i>	36 - 43	13
<i>Section II – Saisie exécution.....</i>	44 - 66	15
Chapitre IV – Circulation des aéronefs.....	67 - 85	22
<i>Section I – Aptitude au vol.....</i>	67 - 71	22
<i>Section II- Circulation dans l'espace aérien</i>	72 - 79	23
<i>Section III – Dommages et responsabilités..</i>	80 - 85	24
Titre III – Aérodromes.....	86 - 105	25
Chapitre I– Classification des aérodromes...	86 – 89	25
Chapitre II– Création et gestion des aérodromes	90 - 96	26

Libellé	Articles	Pages
Chapitre III – Servitudes aéronautiques.....	97 - 105	29
Titre IV – Transport aérien.....	106 - 119	33
Chapitre I – Entreprises de transport aérien.....	106 - 113	33
Chapitre II – Contrat de transport aérien.....	114 - 115	35
Chapitre III– Location et affrètement d’aéronefs	116 - 117	35
Chapitre IV– Responsabilité du transporteur		
aérien.....	118 - 119	36
Titre V – Personnel aéronautique.....	120 - 130	36
Chapitre I– Personnel navigant et techniciens	120 - 126	36
Chapitre II– Discipline.....	127 - 130	38
Titre VI– Recherches, sauvetage, découvertes		
d’épaves, disparition et accidents ou incidents....	131 - 135	40
Titre VII– Dispositions communes.....	136 - 144	41
Chapitre I– Exercice des activités de		
l’aéronautique civile.....	136 - 139	41
Chapitre II– Conseil national et conseil		
médical de l’aéronautique civile.....	140 - 141	42
Chapitre III– Redevances.....	142 - 143	43
Chapitre IV– Dispositions particulières.....	144	44
Titre VIII– Dispositions pénales.....	145 - 155	44
Annexes		
Décret n°2000-1526 fixant la composition et le		
fonctionnement du conseil technique et		
discipline du personnel de l’aéronautique		
civile.....	1 - 11	55
Décret n°2009-1062 du 13 avril 2009, fixant		
les procédures de l’enquête technique sur les		
accidents et les incidents d’aéronefs.....	1 - 44	59

Libellé	Articles	Pages
Décret n°2009-3333 du 2 novembre 2009, fixant les plans d'intervention et les moyens pour assister les aéronefs en détresse.....	1 - 20	75
Décret n°2009-3646 du 2 décembre 2009, fixant les mentions que doivent porter les titres de transport aérien des passagers, des bagages et des marchandises.....	1 - 7	103
Article 81 de la loi n°2015-53 du 25 décembre 2015 telle que modifiée par la loi n°2016-78 du 17 décembre 2016.....		109
Décret gouvernemental n°2016-625 du 25 mai 2016, fixant les modalités d'application et de recouvrement de la taxe sur les vols internationaux créée par l'article 81 de la loi n°2015-53 du 25 décembre 2015, portant loi de finances pour l'année 2016.....	1 - 5	111
Table des matières.....		113

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne