

N° 290

SÉNAT

DEUXIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1993-1994

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 27 janvier 1994.
Enregistré à la Présidence du Sénat le 24 février 1994.

PROPOSITION DE LOI

relative au transport aérien militaire de complément,

PRÉSENTÉE

Par MM. Hutert HAENEL, Michel ALLONCLE, Louis ALTHAPÉ, Henri BELCOUR, Jacques BÉRARD, Jean BERNARD, Paul BLANC, Jacques BRACONNIER, Mme Paulette BRISEPIERRE, MM. Camille CABANA, Auguste CAZALET, Gérard CÉSAR, Jean CHAMANT, Jacques CHAUMONT, François COLLET, Désiré DEBAVELAERE, Charles DESCOURS, Michel DOUBLET, Daniel GOULET, Yves GUÉNA, Jean-Paul HAMMANN, Jean-Paul HUGOT, Roger HUSSON, André JARROT, Lucien LANIER, Marc LAURIOL, Jacques LEGENDRE, Joseph OSTERMANN, Roger RIGAUDIÈRE, Jean-Jacques ROBERT, Michel RUFIN, René TRÉGOUËT,

Sénateurs.

(Renvoyée à la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

Défense. – *Transport aérien militaire.*

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

En cas de tension, de crise ou de conflit, les forces armées ne peuvent pas, sauf à se doter d'un suréquipement considérable et inemployé en temps de paix, faire face simultanément à tous les besoins de transports. Elles doivent donc pouvoir compter sur le soutien des aéronefs des entreprises civiles de transport aérien pour accroître les capacités du transport aérien militaire, et faire face à des missions logistiques, soit très nombreuses, soit très spécifiques.

Des événements périodiques, ceux du Golfe en sont une illustration, montrent l'intérêt de pouvoir disposer d'une flotte de transport aérien civil, complémentaire du transport aérien militaire. En temps de paix, le Gouvernement dispose déjà du concours des compagnies aériennes françaises, soit dans le cadre d'une convention, soit en exécution du projet de loi « Transport aérien d'intérêt national » (TRAÉRIN). En temps de crise ou de guerre, le Gouvernement ne dispose actuellement que de la procédure de réquisition. Cette dernière ne répond pas toujours aux nécessités opérationnelles. En particulier, l'obligation de respecter les règles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) peut, parfois, être incompatible avec les missions à exécuter. Par ailleurs, le souci légitime de protection des entreprises et de leur personnel doit être pris en compte, lors de l'exécution de missions réputées difficiles.

Un cadre législatif nouveau permet d'éliminer la plupart des problèmes actuels et de réaliser avec célérité et efficacité la complémentarité des flottes militaires et civiles. C'est la raison d'être de ce Transport aérien militaire de complément (T.A.M.C.), objet de la présente proposition de loi.

Le transport aérien militaire de complément regroupe des équipages, des personnels spécialisés et des aéronefs d'entreprises civiles françaises de transport aérien qui ont pour rôle de participer à des missions au profit des forces armées françaises et qui, le cas échéant, peuvent être engagées dans des zones à risques.

La proposition de loi définit, tout d'abord, que le transport aérien militaire de complément peut être constitué pour assurer des transports au profit de la défense nationale.

Ensuite, elle confère le statut d'aéronefs d'Etat aux avions et aux hélicoptères de cette flotte de transport aérien militaire de complément.

Le personnel du transport aérien militaire de complément est placé dès le temps de paix sous statut militaire dans un « cadre d'assimilés spéciaux du transport aérien militaire de complément », constitué en priorité de volontaires, conformément à l'article L. 83 du code du service national et dont les statuts sont définis par décret.

Ce cadre juridique permet, lorsqu'un décret en Conseil des ministres en a reconnu la nécessité, en fonction des circonstances du moment :

- d'appeler à l'activité le personnel de ce cadre d'assimilés spéciaux dans la mesure des besoins liés à ces circonstances ;
- d'attribuer à ce personnel des grades d'assimilation en raison de son emploi ou de sa fonction ;
- de faire bénéficier ce personnel, pour la réparation des préjudices corporels subis, des dispositions propres aux militaires, relevant du code du service national (article L. 62, alinéa 2) et du code des pensions militaires et civiles ;
- de faire application, pour l'avancement de ce personnel au sein de l'entreprise considérée, de dispositions analogues à celles prévues par l'article L. 63, alinéa 3 du code du service national au profit des agents de la fonction publique ;
- de prendre en compte, au titre de la retraite, l'intégralité des services accomplis durant la période, par analogie également avec l'article L. 63 du code du service national, sans interruption de l'affiliation au régime général de la sécurité sociale.

Ce volontariat manifesté par les intéressés s'inscrit dans le cadre général de la politique menée actuellement par le département, visant à associer à son action et à valoriser des personnels de réserve, spécialistes et particulièrement motivés pour occuper une fonction militaire dans les armées (article L. 84 du code du service national).

La création du transport aérien militaire de complément doit permettre d'associer efficacement le transport aérien militaire et les entreprises françaises de transport aérien pour effectuer, en temps de crise ou de guerre, des transports à caractère logistique.

Un décret en Conseil d'Etat fixera, en tant que de besoin, les conditions d'application de la présente loi.

Un décret simple crée un statut au profit du personnel navigant et non navigant susmentionné.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Dans le cadre des dispositions prévues par l'article 2 de l'ordonnance n° 59-147 du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense, des aéronefs des entreprises françaises titulaires d'une licence d'exploitation de transporteur aérien, immatriculés en France, peuvent être constitués en force de transport aérien militaire de complément (T.A.M.C.).

Cette mesure est décidée par décret en Conseil des ministres.

Art. 2.

Lorsque le décret, prévu à l'article premier de la présente loi, est pris, la responsabilité des aéronefs du transport aérien militaire de complément est transférée à l'Etat. Ces aéronefs sont placés sous son autorité directe et sont alors considérés comme des aéronefs d'Etat.

Art. 3.

Le personnel susceptible de participer au transport aérien militaire de complément est constitué en un cadre d'assimilés spéciaux conformément à l'article L. 83 du code du service national.

Le personnel non assujetti aux obligations du service national, volontaire, peut avoir accès au cadre précité dans les conditions prévues par le décret qui en fixe le statut.

Art. 4.

Les entreprises prévues à l'article premier, leurs dirigeants et les personnels du transport aérien militaire de complément, équipages et spécialistes du traitement au sol des aéronefs, ne peuvent ni être rendus civilement ou pénalement responsables, ni faire l'objet de poursuites disciplinaires pour l'exécution des ordres reçus de l'Etat.

Art. 5.

L'Etat prend en charge la réparation des dommages éventuellement causés par les entreprises dans l'exécution des opérations du T.A.M.C.

Il prend également en charge la réparation des dommages subis par celles-ci dans l'hypothèse où les sociétés d'assurances privées déclarent suspendre les garanties prévues par les contrats en cours, durant les opérations du T.A.M.C.

Art. 6.

Les services accomplis dans le transport aérien militaire de complément sont des services militaires et emportent toutes conséquences de droit en matière de pension d'invalidité et de fonds de prévoyance.

Au surplus, le personnel du T.A.M.C. bénéficie des dispositions prévues à l'article L. 62, alinéa 2 du code du service national, sans préjudice de la couverture apportée par les contrats d'assurances privés souscrits par les intéressés.

Par ailleurs, les services accomplis sont pris en compte, pour leur durée effective, dans le calcul des anciennetés prévues par les statuts particuliers, ou par les conventions collectives ou par les contrats de travail.

Enfin, ces services sont également pris en compte, pour leur durée effective, au titre des pensions de retraite, dans le cadre de l'affiliation du personnel au régime général de sécurité sociale, selon les modalités prévues à l'article suivant.

Art. 7.

Une indemnisation des entreprises compense les dépenses directes et certaines ainsi que la privation de profit entraînées par la mise à disposition du ministère de la défense d'un ou plusieurs aéronefs et du personnel correspondant.

Cette indemnisation doit comprendre, pour les aéronefs, toutes les dépenses afférentes à la mise en œuvre et, pour le personnel, les rémunérations demeurant à la charge de l'entreprise abondées des cotisations d'assurance vieillesse, versées dans les conditions habituelles.

Dans l'hypothèse où les contrats d'assurances privés, cités aux articles 5 et 6, couvrant les risques relatifs aux aéronefs et au person-

nel ne sont pas suspendus pour les missions du T.A.M.C., le montant des primes y afférentes est également intégré, *prorata temporis*, dans l'indemnisation.

Art. 8.

Les augmentations de dépenses résultant éventuellement pour l'Etat de l'application de la présente loi sont compensées par une augmentation à due concurrence des droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Art. 9.

La présente loi, applicable dans les territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte, sera exécutée comme loi de l'Etat.