

N° 367

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1988 - 1989

Annexe au procès-verbal de la séance du 7 juin 1989.

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi tendant à renforcer la sécurité des aérodromes et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile,

Par M. Henri de RAINCOURT,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, président ; Richard Pouille, Jean Arthuis, Robert Laucournet, Philippe François, vice-présidents ; Serge Mathieu, René Trégouet, Francisque Collomb, Louis Minetti, secrétaires ; MM. François Abadie, Maurice Arreckx, Henri Bangou, Bernard Barbier, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roland Bernard, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Boyer-Andrivet, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Robert Calmejane, Paul Caron, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Marcel Daunay, Désiré Debavelaere, Rodolphe Désiré, Pierre Dumas, Jean Faure, Roland Grimaldi, Georges Gruillot, Jean Guenier, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard Hugo, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Guy de la Verpillière, Yves Le Cozannet, Bernard Legrand, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Paul Malassagne, François Mathieu, Louis Mercier, Louis Moinard, Paul Moreau, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Robert Pagès, Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Plûche, Jean Pourchet, André Pourny, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Henri de Raincourt, Michel Rigou, Jean-Jacques Robert, Jean Roger, Josselin de Rohan, Roger Roudier, André Rouvière, Jean Simonin, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert.

Voir les numéros :

Sénat : 299 et 358 (1988-1989).

Transports.

SOMMAIRE

	Pages
EXPOSE GENERAL	5
EXAMEN DES ARTICLES	
CHAPITRE PREMIER : Dispositions modifiant le Livre premier (Aéronefs) du code de l'aviation civile	9
<i>Article premier : Règles applicables au survol de zones interdites sur le territoire français</i>	9
<i>Article 2 : Sanctions pénales applicables en cas de mise en service ou de conduite d'aéronefs non conformes aux règles de sécurité</i>	11
<i>Article 3 : Sanctions pénales applicables au pilote d'aéronef assurant un vol international en infraction aux dispositions de l'article L.132-1 du code de l'aviation civile</i>	14
<i>Article 4 : Sanctions pénales applicables en cas de survol de zones interdites</i>	15
<i>Article 5 : Conditions d'immatriculation des aéronefs</i>	16
<i>Article 6 : Sanctions pénales applicables en cas de transport et d'utilisation d'objet interdits</i>	16
<i>Article 7 : Sanctions pénales applicables au pilote interdit de conduite et n'ayant pas procédé au dépôt de ses brevets</i>	17
<i>Article 8 : Abrogation de l'article L.150-12 du code de l'aviation civile</i>	18

<i>Article 9 : Personnes habilitées à constater les infractions aux dispositions du Livre premier du code de l'aviation civile</i>	18
<i>Article 10 : Retenue des aéronefs</i>	19
<i>Article 11 : Transmission des copies de procès-verbaux au directeur de la région aéronautique</i>	19
CHAPITRE II : Dispositions modifiant la Livre II (Aérodromes) du code de l'aviation civile	21
<i>Article 12 : Délits commis à l'encontre ou dans l'enceinte des aérodromes</i>	21
<i>Article 13 : Instauration de la règle de la compétence universelle</i>	22
<i>Article 14 : Dispositions organisant la fouille des personnes et des biens</i>	23
CHAPITRE III : Dispositions modifiant la Livre III (Transport aérien) du code de l'aviation civile	26
<i>Article 15 : Limite de responsabilité du transporteur de personnes</i>	26
<i>Article 16 : Dérogation au monopole du pavillon français sur les liaisons intérieures</i>	26
<i>Article 17 : Organisation de services réguliers de transport aérien à l'intérieur du territoire national</i>	27
<i>Article 18 : Composition des collèges électoraux pour la désignation des représentants du personnel au sein des comités d'établissement de la Compagnie Air-France</i>	28
CHAPITRE IV : Dispositions finales et transitoires	30
<i>Article 19 : Abrogation des dispositions spécifiques aux territoires d'outre-mer</i>	30
<i>Article 20 : Subordination de l'application de la règle de la compétence universelle à l'entrée en vigueur du protocole de Montréal</i>	31
<i>Article 21 : Application de la loi aux territoires d'outre-mer et à Mayotte</i>	31
CONCLUSION	32
TABLEAU COMPARATIF	33

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi tendant à renforcer la sécurité des aérodromes et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile, dont nous abordons l'examen, rassemble diverses dispositions que l'on peut regrouper sous trois volets distincts.

Un premier volet réunit plusieurs mesures de droit pénal qui portent essentiellement sur le renforcement des sanctions en cas d'infractions aux dispositions du code de l'aviation civile.

Le texte vise, d'une part, les peines applicables lorsque l'aéronef mis en service ne répond pas aux obligations d'immatriculation, de navigabilité et de tenue des documents de bord ou n'est pas conforme aux règles de maintenance, d'entretien et de conduite des appareils. Les sanctions jusqu'alors prévues consistaient en de simples contraventions - d'ailleurs rarement distribuées en pratique ; elles deviennent des peines correctionnelles, constituant ainsi un échelon intermédiaire adapté entre l'amende de faible montant et le retrait pur et simple de l'autorisation de vol.

Le projet de loi précise, d'autre part, les sanctions qui peuvent être prononcées contre les pilotes, soit qu'ils conduisent, en connaissance de cause, un aéronef ne répondant pas aux obligations ci-dessus définies, soit qu'ils adoptent des comportements irréguliers en matière de survol du territoire ou d'utilisation des aéroports internationaux.

Enfin, il propose qu'il soit procédé à l'alignement du régime pénal applicable dans les territoires d'Outre-Mer et à Mayotte sur celui en vigueur en Métropole.

Le deuxième volet du texte se rapporte aux modalités d'application, en France, de conventions ou protocoles internationaux.

Il propose ainsi le relèvement de la limite de responsabilité du transporteur aérien, à l'égard de chaque passager,

prévue par le chapitre III de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929.

En outre, il harmonise les règles applicables en matière d'interception des aéronefs civils avec les dispositions de la convention relative à l'aviation civile internationale, faite à Chicago le 7 décembre 1944 qui, par son nouvel article 3 bis, interdit le recours aux armes contre ce type d'appareil.

Enfin, le projet intègre, dans le droit français, les dispositions essentielles prévues par le protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait le 24 février 1988 et complétant la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et à laquelle la France a adhéré le 10 décembre 1975.

Il en résulte l'instauration de peines sévères à l'encontre des auteurs des infractions définies par ce protocole et l'institution de la règle de la "compétence universelle" d'après laquelle ceux-ci peuvent être poursuivis et jugés en France quel que soit le pays où l'agression a été commise.

Le troisième volet du texte se rapporte à l'organisation du transport aérien français prise sous l'angle, d'une part, de la satisfaction des besoins en matière de desserte domestique, d'autre part de la sécurité des vols.

Pour ce qui concerne la réalisation de liaisons de cabotage, à l'intérieur du territoire national, le projet de loi propose deux assouplissements aux règles actuellement en vigueur.

En premier lieu, il prévoit que la dérogation au monopole du pavillon français pour ce type de liaison sera désormais accordée par décision de l'autorité administrative, et non plus par la procédure lourde du décret.

En second lieu, le projet de loi modifie le droit en vigueur qui prévoit que toute création d'une ligne régulière de transport intérieur doit être précédée de la conclusion d'une convention passée entre l'entreprise exploitante et la personne publique intéressée - Etat, collectivité territoriale, chambre de commerce ou d'industrie, établissement public-.

Ce texte, issu de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, ayant été considéré comme inadapté en matière de transport aérien, il est proposé de ne plus subordonner

l'octroi de l'autorisation de desserte régulière à la conclusion systématique et préalable de conventions.

Enfin, pour ce qui se rapporte à la sécurité des vols, tant internationaux que domestiques, le projet de loi propose, outre l'extension des catégories de personnes habilitées à constater les infractions aux dispositions du livre premier du code de l'aviation civile, de nouvelles modalités d'organisation de la fouille des personnes et des biens dans l'enceinte des aéroports.

L'article 14 modifie de ce fait l'article L.282-8 du code de l'aviation civile, accessoirement, en n'opérant plus la distinction formelle entre vols intérieurs et internationaux et, plus encore, en permettant que la "visite des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules" puisse être effectuée par des agents des compagnies aériennes ou des exploitants de structures aéroportuaires, désignés spécifiquement pour cette tâche et agréés à cet effet par le Procureur de la République.

Votre commission a considéré que l'article 14 constituait le point essentiel du dispositif législatif soumis à l'examen du Sénat, les autres dispositions n'apportant que des adaptations ou des remises en ordre du code de l'aviation civile. En tout état de cause, ce projet de loi n'est porteur que d'ambitions limitées ; il n'est en rien l'occasion d'une préparation de l'avenir du transport aérien français face aux conséquences attendues de l'achèvement du marché unique européen en 1993, à l'encombrement de l'espace aérien ou à la croissance prévisible du trafic mondial qui, après avoir franchi le cap du milliard de personnes transportées, devrait encore doubler d'ici à l'an 2000, si l'on en croit les experts de l'IATA.

Ayant déploré la faible portée du texte soumis à son examen, votre commission s'est déclarée favorable à l'organisation prochaine, au sein de notre Haute Assemblée, d'un débat consacré à l'organisation du transport aérien français, la sécurité des vols et la préparation de ce secteur aux échéances communautaires.

Elle s'est toutefois montrée très sensible aux impératifs de sécurité du transport aérien - notamment après le terrible attentat perpétré, le 21 décembre dernier, contre un Boeing 747 de la Pan Am faisant 270 victimes à Lockerbie en Ecosse- et donc favorable à l'adoption du présent projet de loi sous réserve des modifications qu'elle vous présente ci-après.

EXAMEN DES ARTICLES

CHAPITRE PREMIER

Dispositions modifiant le Livre premier (aéronefs) du code de l'aviation civile

Article premier

Règles applicables au survol de zones interdites sur le territoire français

L'article premier comporte deux paragraphes modifiant l'article L. 131-3 du code de l'aviation civile, qui fixe les conditions dans lesquelles peut être interdit, sur tout ou partie du territoire national, le survol par des aéronefs et les consignes que doit suivre l'appareil violant cet espace.

Le paragraphe I modifie les dispositions applicables au cas de survol d'une zone déclarée interdite de circulation aérienne pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique, et dont l'emplacement et l'étendue doivent avoir été spécifiquement indiqués.

Le droit en vigueur prévoit que lorsqu'un aéronef s'engage au-dessus d'une zone de ce type, il doit, dès qu'il s'aperçoit de son erreur, "donner le signal réglementaire" et atterrir sur l'aérodrome le plus proche situé en dehors de la zone interdite.

Sur ce point, le projet de loi propose d'alléger ce dispositif en n'imposant plus la contrainte d'émettre une signalisation préalable et en confirmant l'obligation d'atterrissage aussi vite que possible hors du secteur prohibé. Cette suppression serait motivée, très prosaïquement, par le fait qu'il n'a jamais pu être procédé à la définition de ce "signal réglementaire".

Le paragraphe II complète le quatrième alinéa du même article L.131-3 qui prévoit la procédure d'alerte à suivre lorsque l'appareil en infraction est repéré en vol. Dans cette hypothèse, il doit dès la première sommation faite au moyen de tirs à blanc, ralentir sa marche, descendre à faible altitude -éventuellement sous la contrainte- puis atterrir sur l'aérodrome le plus proche.

Le projet de loi propose de modifier ce dernier dispositif sur les points suivants :

- il remplace les termes de "première sommation faite au moyen de tirs à blanc" par la notion de "première injonction" ;
- il substitue à la notion de "faible altitude" celle d'altitude qui lui sera indiquée par les services de surveillance de l'espace aérien ;
- il oblige à un atterrissage dans l'aéroport qui lui sera désigné, et non plus dans "l'aérodrome le plus voisin" ;
- il supprime le recours éventuel à la contrainte "par la force".

La nouvelle rédaction de ces dispositions s'inspire de l'article 3 bis de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, interdisant l'emploi d'armes à feu à l'encontre des aéronefs civils. La France avait ratifié ce texte, qu'elle avait d'ailleurs initié, à la suite du dramatique accident survenu à l'appareil de la Korean Airlines abattu au-dessus de l'Union soviétique.

Votre commission est bien évidemment favorable à ce dispositif. Elle vous propose toutefois un amendement rédactionnel supprimant le renvoi exprès au code de l'aviation civile dans le texte de l'article premier, cette précision étant inutile puisque l'article L.131-3 visé est d'ores et déjà inclus dans ce code.

Elle vous propose d'adopter l'article premier ainsi modifié.

Article 2

Sanctions pénales applicables en cas de mise en service ou de conduite d'aéronefs non conformes aux règles de sécurité

L'article 2 propose une nouvelle rédaction des articles L. 150-1 et L.150-2 du code de l'aviation civile, définissant les sanctions pénales applicables en cas de circulation d'aéronefs non conformes à la législation en vigueur. Il est proposé, à la fois, d'étendre le champ d'application de ces dispositions et d'en renforcer la sévérité.

L'article L. 150-1 se rapporte aux sanctions pénales encourues par le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef qui en aura permis la circulation dans des conditions non conformes aux textes en vigueur.

Le projet de loi retient cinq hypothèses susceptibles d'être sanctionnées, les trois premières reprenant, dans une rédaction pratiquement inchangée, le texte actuellement en vigueur. Est ainsi visée la circulation d'un appareil :

- démuné de certificat de d'immatriculation, de document de navigabilité ou de certificat de limitation de nuisances, lorsque de tels documents sont nécessaires à son utilisation ;

- dénué de marques d'identification telles que prévues par l'article L.121-2 du code de l'aviation civile ;

- nanti de documents qui ont cessé d'être valables.

A ces infractions, ont été ajoutées deux nouvelles causes de poursuites :

● d'une part, la circulation d'un aéronef dont les conditions techniques de navigabilité ne correspondent plus à celles ayant servi de base à la délivrance de l'autorisation de vol.

Cette disposition a pour objet d'obliger les aéronefs, non seulement à se maintenir en état de conformité, mais aussi à se soumettre aux exigences nouvelles que pourrait requérir la sécurité des vols.

● d'autre part, et de façon très large, toute utilisation d'un appareil susceptible de violer les règles de sécurité, qu'elle

contrevenne aux prescriptions en matière d'équipements des aéronefs, de leurs modalités d'utilisation, de la composition des équipages ou de leurs conditions d'emploi.

Ce champ d'application, très vaste, inclut d'ailleurs l'hypothèse évoquée ci-dessus mais votre commission n'est pas hostile à la distinction opérée entre ces deux cas, afin de mettre l'accent sur l'exigence d'appareils systématiquement en conformité avec les documents de navigabilité.

Elle observe, néanmoins, que ces nouvelles infractions seront d'une constatation plus délicate car elles nécessiteront non plus la simple reconnaissance objective de l'absence d'un document ou d'une immatriculation, mais l'appréciation, plus subjective, des caractéristiques intrinsèques de l'appareil.

Enfin, cet article, outre l'extension des infractions, procède à un renforcement des sanctions financières applicables qui passent d'un montant, minime, de "1.800 francs à 6.000 francs", à une amende comprise entre 15.000 et 300.000 francs et -ou- une peine d'emprisonnement de trois mois à un an, jusqu'alors limitée de six jours à un mois.

Votre commission vous propose d'accepter cette nouvelle rédaction de l'article L.150-1, sous la réserve d'un amendement rédactionnel et d'une précision relative à la qualité de la personne responsable.

Le texte vise, en effet, pour les personnes susceptibles d'être poursuivies sur ces fondements, "le propriétaire ou l'exploitation de l'aéronef".

Au texte initial, qui ne visait que le propriétaire de l'appareil, le projet de loi ajoute donc, à juste titre, son exploitant. Il est en effet fréquent, aujourd'hui, que les compagnies aériennes ne soient plus propriétaires de leurs appareils mais uniquement locataires auprès de loueurs professionnels, consortium de banques ou autres sociétés de leasing. On estime qu'en 1995, 25% de la flotte mondiale appartiendra à des loueurs. Il est donc légitime d'inclure, dans ce dispositif, l'exploitant utilisateur de l'aéronef.

Or, il faut savoir que deux catégories d'exploitants peuvent intervenir : l'exploitant technique - soit la compagnie directement utilisatrice de l'aéronef - et l'exploitant commercial, c'est-à-dire celui qui ne fait qu'assister l'exploitant technique dans la passation du contrat de transport, par exemple en assurant la vente des billets.

Il semble adapté de bien préciser ici qu'il n'incombe qu'à l'exploitant technique de supporter la responsabilité découlant de l'aéronef qu'il fait circuler et ce, qu'il en soit propriétaire ou non.

Cette nouvelle rédaction permet aussi de clarifier le texte proposé par le projet de loi qui, visant "le propriétaire ou l'exploitant", pouvait laisser entendre que le propriétaire non exploitant était également susceptible de poursuites. Il n'apparaît pas cohérent d'envisager ces sanctions pénales - surtout réévaluées - à l'encontre d'une institution financière, éventuellement située dans un pays autre que la zone de circulation de l'appareil qu'elle loue et qui n'est à l'évidence pas à même d'effectuer un contrôle technique quelconque de l'aéronef en cause.

Votre commission vous propose donc d'adopter un amendement en ce sens.

L'article L.150-2 définit les sanctions applicables au pilote qui aura soit conduit un appareil sans être muni d'un brevet ou d'une licence, soit détruit ou altéré volontairement les documents de bord, soit enfin volé sciemment sur un aéronef présentant les irrégularités définies à l'article L.150-1 ci-dessus.

Ce faisant, le projet de loi reprend pratiquement à l'identique la rédaction actuelle de cet article sous une double réserve :

- d'une part, la mention du livre de bord est désormais remplacée par celle des "documents de bord" afin de tenir compte de la nouvelle terminologie aérienne ;

- d'autre part, il est procédé à la suppression d'un alinéa fixant les peines applicables au pilote ayant contrevenu aux règles d'interdiction de survol d'une zone interdite pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique ; cette suppression n'est en fait qu'apparente car le projet de loi procède, en son article 4 ci-dessous, à la redistribution des dispositions pénales entre plusieurs articles du code de l'aviation civile.

Toutefois, outre ces modifications formelles apparemment anodines, le texte proposé va, en réalité, bien au-delà de sa rédaction actuelle puisque par son renvoi explicite à l'article L.150-1, il englobe du même coup les extensions opérées par la nouvelle présentation dudit article.

Plaçant ainsi au même niveau de responsabilité la compagnie et l'un de ses employés, il autorise par là même le pilote à se prévaloir de cette disposition pour porter un jugement personnel sur l'aéronef qu'il est sensé conduire.

Votre commission s'est interrogée sur le bien-fondé de cette disposition ; elle a toutefois considéré que ses conséquences se trouvaient limitées puisque les sanctions pénales ne s'appliquent qu'au pilote ayant conduit "sciemment" l'appareil incriminé. Elle vous propose donc de retenir cette rédaction, sous réserve d'une modification formelle et d'un amendement précisant que le pilote doit être en possession d'un brevet ou d'une licence "en cours de validité".

Elle vous propose d'adopter l'article 2 ainsi modifié.

Article 3

Sanctions pénales applicables au pilote d'aéronef assurant un vol international en infraction aux dispositions de l'article L.132-1 du code de l'aviation civile

L'article 3 propose de déterminer désormais à l'article L.150-3 - devenu sans objet du fait de l'article 2 ci-dessus - les sanctions applicables au pilote qui, assurant un vol international, n'aura pas utilisé, tant à l'arrivée qu'au départ, un aéroport international, ainsi que le prévoit l'article L.132-1 du code de l'aviation civile, ou y aura tenté de se soustraire aux contrôles réglementaires. Ces mêmes dispositions figuraient jusqu'alors à l'article L.150-4.

Les sanctions sont portées à un montant de 15.000 à 200.000 francs d'amende et maintenues à une peine d'emprisonnement de deux mois à trois ans. Elles ont été fortement renforcées par rapport au dispositif initial qui prévoyait une amende de faible montant, compris entre 1.800 et 8.000 francs.

Votre commission a considéré qu'il n'était pas justifié de limiter au seul pilote l'application de sanctions pénales s'il ne se soumettait pas aux contrôles réglementaires puisque tout membre d'équipage est tenu à la même obligation.

En conséquence, elle vous propose de **modifier** en ce sens l'article 3 et de l'**adopter** dans la **rédaction** qu'elle vous soumet.

Article 4

Sanctions pénales applicables en cas de survol de zones interdites

L'article 4 modifie la rédaction de l'article L. 150-4 qui constitue le volet pénal de l'article L.131-3, lui-même modifié par l'article premier ci-dessus et qui détermine les règles de survol du territoire.

Il est proposé que l'article L.150-4 distingue désormais deux catégories de sanctions applicables au pilote qui survolerait une zone interdite dans les conditions prévues à l'article L.131-3, premier alinéa.

Lorsque le survol résulte d'une maladresse ou d'une négligence, qu'il est donc involontaire, les peines encourues sont un emprisonnement de un à six mois et une amende de 15.000 francs à 100.000 francs, ou l'une de ces deux peines seulement.

En revanche, lorsque le survol est intentionnel, ces peines sont portées respectivement à un emprisonnement de trois mois à un an et une amende pouvant atteindre 300.000 francs.

L'intention est caractérisée lorsque le pilote a "sciemment engagé ou maintenu" son appareil au-dessus d'une zone interdite. Il en est de même lorsqu'après avoir été informé de l'infraction, il n'aura pas obéi aux prescriptions des deuxième et quatrième alinéas de l'article L.131-3, soit l'atterrissage immédiat hors de la zone interdite, de sa propre initiative si le pilote s'aperçoit de la méprise, ou après injonction si l'appareil est repéré en vol.

Cette disposition vise notamment à sanctionner le comportement de quelque "Baron noir" qui, à bord d'un avion de tourisme, a survolé à plusieurs reprises, en 1988, la capitale à basse altitude.

Votre commission est favorable à ce dispositif mais vous propose d'y **apporter une modification rédactionnelle** pour en améliorer la présentation. Elle vous invite à **adopter l'article 4 ainsi amendé.**

Article 5

Conditions d'immatriculation des aéronefs

L'article 5 modifie l'article L.150-5 du code de l'aviation civile qui précise la nature des immatriculations qui doivent être portées sur les appareils. Il en résulte que les marques d'immatriculation doivent être conformes au "certificat d'immatriculation" et non au "certificat de navigabilité" qui figurait jusqu'alors, par suite d'une erreur de rédaction, dans le texte de l'article L.150-5.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 5 sans modification.

Article 6

Sanctions pénales applicables au cas de transport et d'utilisation d'objets interdits

L'article 6, par coordination avec la nouvelle numérotation des articles du code de l'aviation civile résultant des dispositions qui précèdent et pour tenir compte de l'aggravation des sanctions qu'elles prévoient, modifie la rédaction de l'article L.150-6.

En conséquence, seront désormais punis d'une amende de 15.000 à 300.000 francs et d'un emprisonnement de trois mois à un an, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque aura

notamment transporté par aéronef, ou utilisé à bord, des explosifs, armes ou pigeons voyageurs.

Votre commission est favorable au renforcement de ces sanctions. Toutefois, par souci de clarté, elle vous propose de réécrire le texte de l'article L.150-6 afin d'en améliorer la rédaction.

Elle vous invite à adopter l'article 6 ainsi modifié.

Article 7

Sanctions pénales applicables au pilote interdit de conduite et n'ayant pas procédé au dépôt de ses brevets

L'article 7 modifie la rédaction de l'article L.150-8 du code de l'aviation civile qui précise les conditions dans lesquelles un pilote, privé temporairement ou définitivement de ses brevets, doit les déposer au greffe du tribunal.

Il procède, d'une part, à un changement de référence, compte tenu des modifications de numérotation résultant du présent texte, d'autre part, et conformément à la philosophie générale du texte, au renforcement des sanctions pénales applicables.

Celles-ci, originellement fixées à une peine d'emprisonnement de six jours à un mois et à une amende pouvant aller de 180 à 8.000 francs, sont portées respectivement à trois mois à un an de prison et 15.000 à 60.000 francs d'amende, ou l'une de ces deux peines seulement.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 8

Abrogation de l'article L.150-12 du code de l'aviation civile

L'article 8 procède à l'abrogation de l'article L.150-12 du code de l'aviation civile, qui précise les conditions d'appréciation de la récidive en métropole et dans les territoires d'outre-mer. Cette suppression est justifiée par l'harmonisation du régime pénal sur l'ensemble du territoire national opérée à l'article 19 ci-dessous.

Votre commission vous propose d'adopter cette disposition sans modification.

Article 9

Personnes habilitées à constater les infractions aux dispositions du Livre premier du code de l'aviation civile

L'article 9 complète sur deux points le dispositif actuel de l'article L.150-13 du code de l'aviation civile fixant la liste des personnes habilitées à constater les infractions aux dispositions du Livre premier ("aéronefs") dudit code :

- à cette liste, déjà longue, et qui mentionne notamment outre les officiers de police judiciaire, les agents des contributions indirectes, des eaux et forêts ou des douanes, il ajoute "les personnels navigants effectuant des contrôles en vol pour le compte de l'administration";

- il précise à juste titre que l'ensemble de ces personnes doivent avoir été "commissionnées à cet effet et assermentées".

Votre commission vous propose l'adoption de cet article sans modification.

Article 10

Retenue des aéronefs

L'article 10 reprend, sous réserve d'une légère modification, les termes de l'article L.150-15 du code de l'aviation civile, qui prévoit la retenue temporaire au sol de l'aéronef dont le document de navigabilité ne pourra être produit ou dont l'immatriculation ne concordera pas avec son certificat.

La rédaction proposée retient, d'une part, la mention plus précise du "document de navigabilité", se substituant à celle, impropre de "certificats de navigabilité" et précise, d'autre part, ainsi que le texte l'a fait à l'article 2, que cette retenue s'effectue à la charge du propriétaire ou de l'exploitant de l'appareil.

Par coordination avec la position présentée à l'article 2, votre commission vous propose à nouveau, ici, de préciser que la personne à qui il incombera de supporter le coût de la retenue de l'aéronef ne peut être, en tout état de cause, que son "exploitant technique, propriétaire ou non".

Elle a par ailleurs observé que la retenue de l'appareil s'effectuant "jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie", cela signifierait qu'une fois le propriétaire identifié, l'appareil doit être remis en circulation, que la situation ait été régularisée ou non. Il lui paraît opportun de modifier sur ce point cette disposition.

Elle vous invite à adopter l'article 10 ainsi modifié.

Article 11

Transmission des copies des procès-verbaux au directeur de la région aéronautique

L'article 11 complète l'article L.150-16 du code de l'aviation civile, qui prévoit d'ores et déjà que les procès-verbaux

constatant les infractions aux dispositions du Livre premier dudit code sont transmis immédiatement au procureur de la République.

Il est désormais proposé que le directeur de la région aéronautique soit également destinataire de la copie de ces documents.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

CHAPITRE II

Dispositions modifiant le Livre II (Aérodromes) du code de l'aviation civile

Article 12

Délits commis à l'encontre ou dans l'enceinte des aérodromes

L'article 12 complète le texte de l'article L.282-1 du code de l'aviation civile, qui définit les sanctions applicables à différents délits réalisés dans l'enceinte des aérodromes.

Sont d'ores et déjà visés :

- la destruction partielle ou totale des installations permettant le contrôle de la circulation des aéronefs, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne ou l'assistance météorologique ;

- le trouble porté au fonctionnement de ces installations ;

- la destruction totale ou partielle d'un appareil situé dans l'emprise d'un aérodrome ;

- l'entrave à la circulation des appareils.

Le projet de loi propose d'y ajouter le cas de l'interruption du fonctionnement des services d'un aérodrome, à l'aide d'un dispositif matériel, d'une substance ou d'une arme, lorsque cet acte porte atteinte -ou est susceptible de le faire- à la sécurité des personnes ou des biens à l'intérieur de cet aérodrome.

Le même article procède à l'amélioration de la rédaction d'une disposition suivant laquelle la tentative sera punie comme le délit lui-même, conformément aux principes du droit pénal.

Cette nouvelle infraction résulte du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 24 février 1988 et complétant la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

Celle-ci visait les actes commis contre un appareil en vol ou en service ou contre des installations ou services de navigation aérienne. Le protocole en étend le champ d'application aux actes de violence réalisés à l'encontre des personnes, des installations aéroportuaires ou des aéronefs, dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, ainsi que l'interruption des services dudit aéroport.

Cette dernière hypothèse, non couverte jusqu'alors dans le droit français, y est donc intégrée par le présent article.

Votre commission vous présente une modification rédactionnelle afin de corriger le décompte des alinéas, puis vous propose d'adopter l'article 12 ainsi modifié.

Article 13

Instauration de la règle de la compétence universelle

L'article 13 propose l'insertion, dans le code de l'aviation civile, d'un article, placé après l'article L.282-4, et visant à introduire, en droit français, certaines dispositions adoptées dans le cadre du protocole de Montréal.

Il en découle l'instauration de la règle dite de la "compétence universelle" selon laquelle pourra être poursuivi et jugé sur le territoire français quiconque aura commis, en quelque point du globe que ce soit, diverses infractions de nature à porter atteinte à la sécurité dans un aérodrome civil international ou à l'encontre même de cet aéroport.

Les infractions visées sont précisément énumérées ; elles concernent :

- plusieurs crimes et délits - meurtres, coups et blessures, empoisonnement...- prévus par le code pénal, lorsque l'infraction a été commise dans l'enceinte de l'aérodrome ;

- la destruction partielle ou totale des biens, prévue aux articles 434 à 437 du code pénal, lorsque l'agression visait les installations dudit aérodrome ou un appareil y stationnant et non en service ;

- la destruction partielle ou totale d'un aéronef dans l'emprise d'un aérodrome, lorsque l'infraction se rapporte aux installations dudit aérodrome ou à un appareil y stationnant et non en service ;

- l'interruption des services de l'aéroport, portant atteinte à la sécurité des biens et des personnes qui y sont situés, infraction nouvellement définie à l'article 12 ci-dessus et venant compléter l'article L.282-1 du code de l'aviation civile.

L'article 13 précise enfin que l'infraction doit avoir été réalisée au moyen "d'un dispositif matériel, d'une substance ou d'une arme" et que la tentative peut être poursuivie et réprimée dans des conditions analogues à celles applicables au crime ou délit réalisé si elle est punissable.

Votre commission est favorable à ce dispositif rigoureux. Elle vous propose toutefois deux amendements rédactionnels visant à améliorer la présentation de ces dispositions.

Elle vous invite à adopter l'article 13 ainsi modifié

Article 14

Dispositions organisant la fouille des personnes et des biens

L'article 14 propose une nouvelle rédaction, plus large, de l'article L.282-8 du code de l'aviation civile relatif aux modalités de fouille des biens et des personnes "lorsque la sûreté des vols l'exige".

En l'état actuel du droit, une distinction est opérée entre vols intérieurs et internationaux :

- pour les vols intérieurs, il peut être procédé à la visite des personnes, des bagages, du fret et des colis postaux par les agents et officiers de police judiciaire ;

- pour les vols internationaux, la fouille s'effectue dans les mêmes conditions, en liaison avec les services des douanes, et peut porter sur les bagages et les passagers s'apprêtant à prendre place à bord d'un aéronef".

Le projet de loi apporte, à ce dispositif, plusieurs modifications fondamentales :

- il opère, d'une part, la suppression de la distinction formelle -considérée depuis longtemps comme dépassée- entre vols internes et internationaux, considérant qu'un vol domestique est tout aussi susceptible de faire l'objet d'un acte de terrorisme qu'un vol international, même si ce dernier est, à l'évidence, plus "adapté" à ce type de comportement ;

- il autorise la fouille de l'ensemble des personnes se trouvant dans des zones des aéroports ou de leurs dépendances, "non librement accessibles au public", sans se limiter aux seuls passagers, donc sans exclure les personnels ;

- il prévoit que ladite fouille peut être effectuée, si besoin est et sous les ordres d'officiers de police judiciaire, avec l'assistance de policiers ou gendarmes auxiliaires, soit les appelés du contingent effectuant leur service national dans ce corps ;

- il propose enfin, qu'il puisse être également procédé à la "visite" des biens qui comprend, outre les bagages, fret et colis postaux les aéronefs et véhicules ; cette fouille peut être effectuée par les officiers de police judiciaires, assistés d'agents de police judiciaire, ou, sous leurs ordres :

• par des policiers ou gendarmes auxiliaires ;

• par des agents des entreprises de transport aérien ou personnes publiques chargées de la gestion des aéroports, désignés pour cette tâche et agréés à cet effet par le procureur de la République.

Votre commission est très favorable au renforcement des procédures de fouille dans les aéroports afin de limiter autant que faire ce peut les risques d'attentat en vol ou de détournement. Toutefois, elle considère que l'article 14, dans la rédaction proposée,

souève une difficulté importante : il organise, en effet, les modalités du transfert des obligations de sécurité, qui incombent bien évidemment à l'Etat, aux agents des compagnies aériennes ou des gestionnaires d'aéroport.

Ce transfert est présenté comme la régularisation de situations existantes où la fouille des personnes est d'ores et déjà réalisée par des agents de compagnies aériennes. Votre commission observe, néanmoins, que le projet de loi n'autorisant que la "visite" des bagages et colis, il ne recouvre pas la réalité qu'il prétend confirmer.

De surcroît, ce transfert de charge va entraîner, en pratique, un transfert de responsabilité et de coûts financiers qu'il n'est pas justifié de faire peser sur les professionnels, particulièrement à l'aube des échéances européennes où la concurrence entre compagnies aériennes s'effectuera aussi sur les tarifs.

Il n'est pas envisageable, en effet, d'imputer le coût de ces services sur les revenus tirés de la taxe de sûreté - instituée par la loi de finances pour 1987 et prorogée pour 1989 - puisque ceux-ci, de l'ordre de 120 à 150 millions, sont destinés, en principe, à des dépenses d'investissement et non de fonctionnement.

Aussi, votre commission vous propose d'affirmer la responsabilité de l'Etat dans ces matières et de ne pas permettre qu'il s'en dégage aux dépens des professionnels.

Elle vous propose d'adopter l'article 14 ainsi modifié.

CHAPITRE III

Dispositions modifiant le Livre III (Transport aérien) du code de l'aviation civile

Article 15

Limite de responsabilité du transporteur de personnes

L'article 15 propose de porter de 500.000 francs à 750.000 francs la limite de responsabilité incombant au transporteur de personnes conformément aux dispositions de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929.

Cette augmentation a pour objet de permettre l'indemnisation, dans des conditions analogues, des passagers des vols domestiques et internationaux. Ces derniers bénéficient, en effet, d'un seuil de responsabilité fixé contractuellement par les compagnies européennes et nord américaines, à 100 000 droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 15 sans modification.

Article 16

Dérogation au monopole du pavillon français sur les liaisons intérieures

L'article 16 apporte un assouplissement à l'article L.330-2 du code de l'aviation civile qui prévoit, dans son deuxième alinéa les conditions dans lesquelles doivent être assurés les vols domestiques.

Dans sa rédaction actuelle, cette disposition précise que le transport commercial de personnes ou de marchandises entre deux points situés sur le territoire national -le cas échéant outre mer- est réservé aux appareils français, sauf "dérogations spéciales et temporaires" accordées par décret.

Cette disposition autorise notamment l'affrètement d'appareils étrangers pour faire face à une demande dépassant les capacités d'accueil de la flotte française.

Il est proposé de rendre moins rigoureux ce dispositif en substituant à la procédure lourde de la dérogation accordée par décret, celle plus souple, de la simple autorisation administrative.

Il convient de préciser que les personnels navigants ont pu interpréter cette disposition comme donnant les moyens d'affréter des appareils étrangers lorsque des mouvements de grève paralysent les vols des aéronefs nationaux.

Votre commission considère néanmoins que ce nouveau dispositif envisage une solution adaptée au problème des périodes de pointe auquel nos compagnies sont parfois confrontées et vous propose d'adopter l'article 16 sans modification.

Article 17

Organisation de services réguliers de transport aérien à l'intérieur du territoire national

L'article 17 propose une nouvelle rédaction de l'article L.330-3 du code de l'aviation civile, tel qu'il résulte de l'article 42-III de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, dite loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

Conformément à ces dispositions, l'organisation de liaisons aériennes entre deux points situés sur le territoire français est subordonnée à la conclusion préalable d'une convention de transport passée entre l'exploitant et la personne public concernée, qu'il s'agisse de l'Etat, d'une collectivité territoriale, d'une chambre de commerce et d'industrie ou d'un établissement public.

Il apparaît, après examen des effets de l'entrée en vigueur de ces dispositions, que la conclusion obligatoire d'une telle convention ne constitue pas la solution la plus adéquate au transport aérien.

Aussi, le texte propose-t-il d'adapter le texte applicable en la matière en n'obligeant plus à la conclusion préalable de cette convention. Ce faisant, il ne conduit pas à instaurer une entière liberté pour l'organisation de lignes régulières de transport aérien.

En effet, celle-ci reste subordonnée à l'octroi d'une autorisation administrative, accordée après avis du Conseil supérieur de l'Aviation marchande (CSAM) et, ainsi que le propose désormais le présent article, des collectivités publiques intéressées précédemment énumérées.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 17 sans modification.

Article 18

Composition des collèges électoraux pour la désignation des représentants du personnel au sein des comités d'établissement de la Compagnie Air France

L'article 18 complète l'article L.342-4 du code de l'aviation civile, situé au titre IV du Livre III dudit code, intitulé "Compagnie nationale Air France".

Il a pour objet d'autoriser, par dérogation aux dispositions du code du travail (articles L.433-2 et L.435-4), la constitution de trois collèges électoraux chargés de la désignation des représentants du personnel de la compagnie nationale au sein de ses comités d'établissement.

En effet, si le droit du travail prévoit l'existence de deux collèges - ouvriers et employés, d'une part, cadres et maîtrise, d'autre part - dans les entreprises, les caractéristiques de la compagnie Air France ont conduit à l'instauration d'un troisième collège

représentant les personnels navigants professionnels, sur le fondement de l'article R.342-2 du code de l'aviation civile.

Afin de donner une base légale à ce texte réglementaire, en autorisant qu'il soit dérogé aux dispositions générales du code du travail, l'article 18 accorde à un décret déjà chargé de fixer les conditions d'application de diverses dispositions à Air France, le droit de déterminer les adaptations nécessaires aux spécificités de la compagnie nationale.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 18 sans modification.

CHAPITRE IV

Dispositions finales et transitoires

Article 19

Abrogation des dispositions spécifiques aux territoires d'outre mer

L'article 19 propose l'abrogation de l'article L.150-17 du code de l'aviation civile qui fixe les sanctions pénales spécifiquement applicables dans les territoires d'outre mer.

Il convient en effet de préciser que, pour des motifs historiques aujourd'hui périmés, liés à la coexistence des codes d'instruction criminelle et de procédure pénale, les sanctions pénales ont jusqu'alors fait l'objet d'articles du code de l'aviation civile différents suivant que les infractions ainsi réprimées avaient été commises dans les T.O.M. (article L.150-17) ou en métropole (article R. 151-1).

L'article 19 prévoit désormais l'alignement de ces deux régimes pour l'ensemble du territoire national, par la suppression de l'article L.150-17.

Afin d'éviter tout vide juridique, il propose que cette abrogation n'entre en vigueur qu'après l'intervention d'un décret en Conseil d'Etat fixant les peines contraventionnelles applicables ou, pour ne pas pérenniser cette situation, au plus tard le 1^{er} janvier 1990, afin d'inciter à l'extension rapide, aux T.O.M., des dispositions de l'article R.151-1.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 19 sans modification.

Article 20

Subordination de l'application de la règle de la compétence universelle à l'entrée en vigueur du protocole de Montréal

L'article 20 prévoit que la règle de la compétence universelle -dont l'inscription dans le code de l'aviation civile par anticipation a été proposée à l'article 13 ci-dessus- n'entrera en vigueur qu'avec celle du protocole de Montréal du 24 février 1988 qui l'instaure.

En effet, si la France va procéder prochainement à la ratification de ce protocole, dix signatures sont nécessaires à son entrée en application effective à l'égard des Etats signataires. Il convient donc de préciser la condition suspensive à laquelle est liée la prise d'effet de cette disposition.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 20 sans modification.

Article 21

Application de la loi aux territoires d'outre mer et à Mayotte

Conformément à l'objectif du projet de loi tendant à ne plus opérer de distinction entre la métropole et les territoires d'outre-mer, l'article 21 annonce l'application du texte aux T.O.M. et à la collectivité territoriale de Mayotte.

Votre commission vous propose d'en adopter la rédaction sans modification.

Compte tenu des réflexions qu'elle vous a présentées, et sous réserve des amendements qu'elle vous a proposés, la commission des Affaires économiques et du Plan a donné un avis favorable à l'adoption du projet de loi n° 299 (1988-1989) tendant à renforcer la sécurité des aéroports et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur

Code de l'aviation civile.

Art. L. 131-3. — Le survol de certaines zones du territoire français peut être interdit pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être spécialement indiqués.

Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, de donner le signal réglementaire et d'atterrir sur l'aérodrome le plus rapproché en dehors de la zone interdite.

Lorsqu'un territoire est déclaré en état de siège et le survol de ce territoire interdit tout aéronef ayant contrevenu à cette interdiction sera saisi dès l'atterrissage en un point quelconque du territoire national, et ses occupants déférés devant des tribunaux militaires, sous l'inculpation d'espionnage, si le commandant de bord ne peut justifier des raisons qui l'ont amené à survoler le territoire.

Si l'aéronef est aperçu en vol il doit, à la première sommation faite au moyen de tirs à blanc, atterrir sur l'aérodrome le plus voisin. Dès sommation d'atterrir, l'aéronef doit immédiatement ralentir sa marche et descendre à faible altitude, faute de quoi il y est contraint par la force.

Texte du projet de loi

PROJET DE LOI

tendant à renforcer la sécurité des aérodromes et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile.

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE PREMIER (AÉRONEFS) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE

Article premier.

I. — Au deuxième alinéa de l'article L. 131-3 du code de l'aviation civile, les mots : « de donner le signal réglementaire et » sont supprimés.

II. — Le quatrième alinéa du même article est remplacé par les dispositions suivantes :

« Si l'aéronef est aperçu en vol, il doit se conformer à la première injonction, ralentir sa marche, descendre à l'altitude et atterrir sur l'aérodrome qui lui sont indiqués. »

Propositions de la commission

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE PREMIER (AÉRONEFS) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE

Article premier.

I. — Au deuxième alinéa de l'article L. 131-3, les mots...
... supprimés.

II. — Non modifié.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

Art. L. 150-1. — Sera puni d'une amende de 1 800 F à 60 000 F et d'un emprisonnement de six jours à un mois ou de l'une de ces deux peines seulement le propriétaire qui aura :

1° Mis ou laissé en service son aéronef sans avoir obtenu de certificat d'immatriculation et de navigabilité ;

2° Mis ou laissé en service son aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article L. 121-2 ;

3° Fait ou laissé circuler sciemment un aéronef dont le certificat de navigabilité a cessé d'être valable.

Tout refus de certificat de navigabilité par l'autorité chargée de ce service devra être notifié par écrit à l'intéressé et cette notification établira contre lui une présomption de faute.

Art. L. 150-2. — Les mêmes peines seront prononcées contre le pilote qui aura :

1° Conduit un aéronef sans brevet ou licence ;

2° Détruit un livre de bord ou porté sur ce livre des indications sciemment inexactes ;

3° Conduit sciemment un aéronef dans les conditions prévues à l'article L. 150-1.

Seront punis des mêmes peines, ceux qui auront contrevenu aux prescriptions de l'article L. 131-3 (alinéa 1°).

Art. 2.

Les articles L. 150-1 et L. 150-2 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. L. 150-1. — Sera puni d'une amende de 15 000 F à 300 000 F, et d'un emprisonnement de trois mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement le propriétaire ou l'exploitant qui aura :

« 1° mis ou laissé en service un aéronef sans avoir obtenu un certificat d'immatriculation, un document de navigabilité ou un certificat de limitation de nuisances lorsque ceux-ci sont exigibles ;

« 2° ou mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article L. 121-2 ;

« 3° ou fait ou laissé circuler un aéronef dont le document de navigabilité ou le certificat de limitation de nuisances ont cessé d'être valables ;

« 4° ou fait ou laissé circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment tant aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qu'aux règles relatives au maintien en état de validité de ce document ;

« 5° ou fait ou laissé circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité par le présent code ou par des arrêtés pris en application du présent code par le ministre chargé de l'aviation civile et relatifs à l'équipement des aéronefs, aux modalités de leur utilisation, à la composition des équipages et à leurs conditions d'emploi.

« Art. L. 150-2. — Les mêmes peines seront prononcées contre le pilote qui aura :

« 1° conduit un aéronef sans brevet ou licence ;

« 2° ou détruit un des documents de bord de l'aéronef prévus par le présent code ou porté sur l'un de ces documents des indications sciemment inexactes ;

« 3° ou conduit sciemment un aéronef dans les conditions prévues à l'article L. 150-1. »

Art. 2.

Alinéa sans modification.

« Art. L. 150-1. — Sera...

... l'exploitant technique, propriétaire ou non, qui aura .

« 1° alinéa sans modification.

« 2° mis ou laissé...

... par

l'article L. 121-2 ;

« 3° fait ou laissé...

valables ;

« 4° fait ou laissé...

... document ;

« 5° fait ou laissé...

... d'emploi. »

« Art. L. 150-2. — Alinéa sans modification.

« 1° conduit un aéronef sans brevet ou licence en cours de validité ;

« 2° détruit...

inexactes ;

« 3° conduit...

... à l'article L. 150-1. »

Texte en vigueur

Art. L. 150-3. — L'amende édictée par l'article L. 150-1 pourra être élevée jusqu'à 120 000 F et l'emprisonnement jusqu'à deux mois, si les infractions prévues sous les 1° et 3° dudit article et sous le 1° de l'article L. 150-2 ont été commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation, du brevet d'aptitude ou de la licence.

Art. L. 150-4. — Le pilote qui ne se sera pas conformé aux prescriptions de l'article L. 131-3 (alinéa 2) relatives à l'atterrissage au sortir de la zone interdite sera puni d'une amende de 1 800 F à 60 000 F et d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois.

Le pilote qui, en infraction aux dispositions de l'article L. 123-1, n'aura pas utilisé, sauf cas de force majeure, un aéroport international au départ ou à l'arrivée d'un vol international, ou, sur un tel aéroport, aura tenté de se soustraire aux contrôles réglementaires, sera puni d'une amende de 1 800 F à 8 000 F et d'un emprisonnement de deux mois à trois ans, sans préjudice de l'application des peines prévues par la législation douanière.

Art. L. 150-5. — Le possesseur, le détenteur ou le pilote qui aura apposé ou fait apposer sur l'aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat de navigabilité ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées sera puni d'une amende de 3 600 F à 120 000 F et d'un emprisonnement de six mois à trois ans. Seront punis des mêmes peines,

Texte du projet de loi

Art. 3.

L'article L. 150-3 est remplacé par les dispositions suivantes :

Art. L. 150-3. — Le pilote qui, en infraction aux dispositions de l'article L. 132-1, n'aura pas utilisé, sauf cas de force majeure, un aéroport international au départ ou à l'arrivée d'un vol international ou, sur un tel aéroport, aura tenté de se soustraire aux contrôles réglementaires, sera puni d'une amende de 15 000 F à 200 000 F et d'un emprisonnement de deux mois à trois ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice de l'application des peines prévues par la législation douanière.

Art. 4.

L'article L. 150-4 est remplacé par les dispositions suivantes :

Art. L. 150-4. — Sera puni d'une amende de 15 000 F à 100 000 F et d'un emprisonnement de un à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, le pilote qui, par maladresse ou négligence, aura survolé une zone du territoire français en violation d'une interdiction prononcée dans les conditions prévues à l'article L. 131-3, premier alinéa.

« Sera puni d'une peine d'emprisonnement de trois années à un an et d'une amende de 15 000 F à 300 000 F ou de l'une de ces deux peines seulement :

« a) le pilote qui sera sciemment engagé ou maintenu au-dessus d'une zone mentionnée au premier alinéa du présent article ;

« b) ou celui qui ne se sera pas conformé aux prescriptions de l'article L. 131-3, deuxième alinéa, ou n'aura pas déféré à l'injonction prévue à l'article L. 131-3, quatrième alinéa. »

Art. 5.

A l'article L. 150-5, les mots : « certificat de navigabilité », sont remplacés par les mots : « certificat d'immatriculation ».

Propositions de la commission

Art. 3.

Alinéa sans modification.

Art. L. 150-3. — Le pilote...

... à l'arrivée d'un vol international, sera puni...

... douanière ».

« Sera puni des mêmes peines tout membre d'équipage qui, sur un tel aéroport, aura tenté de se soustraire aux contrôles réglementaires. »

Art. 4.

Alinéa sans modification.

« Art. L. 150-4. — Alinéa sans modification.

« Sera puni...

... seulement, le pilote qui :

a) se sera ...

... au premier alinéa du présent article ;

« b) ne se sera pas conformé aux prescriptions des deuxième et quatrième alinéas de l'article L. 131-3. »

Art. 5.

Sans modification.

Texte en vigueur

ceux qui auront apposé ou fait apposer sur un aéronef privé les marques distinctes réservées aux aéronefs publics ou qui auraient fait usage d'un aéronef privé portant lesdites marques.

Art. L. 150-6. — Sera puni des peines prévues à l'article L. 150-1 :

1° Quiconque aura transporté par aéronef sans autorisation spéciale des explosifs, armes et munitions de guerre, des pigeons voyageurs ou des objets de correspondance compris dans le monopole postal ;

2° Quiconque aura transporté ou utilisé des appareils photographiques dont le transport et l'usage ont été interdits par les règlements.

Seront punis des peines prévues à l'article L. 150-3 :

1° Ceux qui auront fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit ;

2° Ceux qui, sans autorisation spéciale, auront fait usage d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites.

Art. L. 150-8. — L'interdiction de conduite d'un aéronef quelconque pourra être prononcée par le jugement ou l'arrêt pour une durée de trois mois à trois ans contre le pilote condamné, en vertu des articles L. 150-3, L. 150-4 et L. 150-5.

Si le pilote est condamné une seconde fois pour l'un quelconque de ces mêmes délits dans un délai prévu par l'article L. 150-7, l'interdiction de conduire un aéronef sera prononcée et sa durée sera portée au maximum et pourra être élevée jusqu'au double.

Les brevets dont seraient porteurs les pilotes resteront déposés pendant toute la durée de l'interdiction au greffe de la juridiction qui aura prononcé l'interdiction.

Les condamnés devront effectuer les dépôts de ces brevets soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi, ils seront punis de six jours à un mois d'emprisonnement et d'une amende de 180 F à 8 000 F sans préjudice des peines portées à l'article L. 150-2 au cas où ils conduiraient un aéronef pendant la période d'interdiction et qui ne pourront se confondre.

Texte du projet de loi

Art. 6.

Au deuxième alinéa de l'article L. 150-6, les mots : « seront punis des peines prévues à l'article L. 150-3 » sont remplacés par les mots : « seront punis des mêmes peines. »

Art. 7.

L'article L. 150-8 est modifié ainsi qu'il suit :

I. — Au premier alinéa la référence à l'article L. 150-3 est remplacée par la référence à l'article L. 150-2 ;

II. — Au quatrième alinéa, les mots : « de six jours à un mois d'emprisonnement et d'une amende de 180 F à 8 000 F » sont remplacés par les mots : « de trois mois à un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 F à 60 000 F ou de l'une de ces deux peines seulement ».

Propositions de la commission

Art. 6.

Les quatrième, cinquième et sixième alinéas de l'article L. 150-6 sont remplacés par les deux alinéas suivants :

« 3° Quiconque aura fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit.

« 4° Quiconque aura, sans autorisation spéciale, fait usage d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites. »

Art. 7.

Sans modification.

Texte en vigueur

Art. L. 150-12. — La récidive des infractions aux dispositions de l'article L. 150-1 punies des peines de police est constituée lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant dans l'année précédente un premier jugement pour l'une de ces contraventions.

Dans les territoires d'outre-mer, la récidive des infractions aux dispositions de l'article L. 150-17 est constituée lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant, dans les douze mois précédents, un premier jugement pour l'une de ces infractions.

Art. L. 150-13. — Indépendamment des officiers de police judiciaire sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent livre et des décrets pris pour son application les agents des contributions indirectes, les agents techniques des eaux et forêts ou des douanes, les gendarmes, les ingénieurs de l'armement, affectés à l'aéronautique, les techniciens d'études et de fabrications des constructions aéronautiques, les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des travaux publics de l'Etat (ponts et chaussées) chargés des bases aériennes, les ingénieurs des mines, les ingénieurs des travaux publics de l'Etat (mines), les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile, les militaires, marins et agents de l'autorité militaire ou maritime commissionnés à cet effet.

Art. L. 150-15. — Les aéronefs dont les certificats de navigabilité ne pourront être produits ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation ou de navigabilité pourront être retenus à la charge du propriétaire, par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent livre jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie.

Texte du projet de loi

Art. 8.

L'article L. 150-12 est abrogé.

Art. 9.

Après les mots : « les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile », la fin de l'article L. 150-13 est ainsi rédigé :

« les personnels navigants effectuant des contrôles en vol pour le compte de l'administration, les militaires, marins et agents de l'autorité militaire ou maritime, commissionnés à cet effet et assermentés ».

Art. 10.

L'article L. 150-15 est remplacé par les dispositions suivantes :

Art. L. 150-15. — Les aéronefs dont le document de navigabilité ne pourra être produit ou dont les marques d'immatriculation ne concorderont pas avec celles du certificat d'immatriculation, pourront être retenus, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant, par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent Livre jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie. »

Propositions de la commission

Art. 8.

Sans modification.

Art. 9.

Sans modification.

Art. 10.

Alinéa sans modification.

« *Art. L. 150-15.* — Les aéronefs...

... à la charge de l'exploitant technique, propriétaire ou non, par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent Livre. »

Texte en vigueur

Art. L. 150-16. — Les procès-verbaux constatant les infractions prévues au présent livre et aux décrets pris pour son application sont transmis sans délai au procureur de la république.

Art. L. 282-1. — Sera puni de l'emprisonnement de deux à cinq ans et d'une amende de 10 000 F à 120 000 F ou de l'une de ces deux peines seulement sans préjudice, le cas échéant, de l'application des articles 434 à 437 du Code pénal quiconque aura volontairement :

1° Détruit ou endommagé les immeubles ou installations destinés à assurer le contrôle de la circulation des aéronefs, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne ou l'assistance météorologique ;

2° Troublé, par quelque moyen que ce soit, le fonctionnement de ces installations ;

3° Détruit ou endommagé un aéronef dans l'emprise d'un aéroport ;

4° Entravé, de quelque manière que ce soit, la navigation ou la circulation des aéronefs, hors les cas prévus dans l'article 462 du code pénal.

La tentative des délits visés à l'alinéa précédent est punie des peines prévues pour ces délits.

Art. L. 282-2. — S'il est résulté de ces faits des blessures ou maladies, la peine sera celle de la réclusion criminelle à temps de dix à vingt ans.

S'il en est résulté la mort d'une ou plusieurs personnes, la peine sera celle de la réclusion criminelle à perpétuité, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des articles 295 à 304 du Code pénal.

Texte du projet de loi

Art. 11.

Il est ajouté, à l'article L. 150-16, un deuxième alinéa ainsi rédigé :

« Copie des procès-verbaux est adressée au directeur de région aéronautique ».

CHAPITRE II

DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE II (AÉRODROMES) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE

Art. 12.

L'article L. 282-1 est modifié ainsi qu'il suit :

I. — *Au premier alinéa*, il est ajouté un 5° ainsi rédigé :

« 5° interrompu à l'aide d'un dispositif matériel, d'une substance ou d'une arme, le fonctionnement des services d'un aéroport si cet acte porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens à l'intérieur de cet aéroport ».

II. — Le *deuxième alinéa* est remplacé par les dispositions suivantes :

« Pour toutes les infractions prévues au présent article, la tentative du délit sera punie comme le délit lui-même ».

Propositions de la commission

Art. 11.

Sans modification.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE II (AÉRODROMES) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE

Art. 12.

Alinéa sans modification.

I. — *Après le cinquième alinéa* « rédigé » :

« 5° alinéa sans modification.

II. — Le *dernier alinéa*...
... suivantes :

Alinéa sans modification.

Texte en vigueur

Art. L. 282-3. — L'attaque ou la résistance avec violence et voies de fait envers les agents préposés à la garde ou au fonctionnement des aérodromes ou installations mentionnées à l'article L. 213-1, dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines applicables à la rébellion, suivant les distinctions faites par les articles 209 à 218 du code pénal.

Art. L. 282-4. — Si les actions visées dans les articles précédents ont été commises en bande, les chefs, instigateurs et provocateurs seront punis des peines prévues pour les auteurs du crime ou du délit.

Texte du projet de loi

Art. 13.

Il est ajouté, après l'article L. 282-4, un article L. 282-4-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 282-4-1. — Pour l'application du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 24 février 1988, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, peut être poursuivi et jugé par les juridictions françaises, s'il se trouve en France, quiconque s'est rendu coupable, hors du territoire de la République, à l'aide d'un dispositif matériel, d'une substance ou d'une arme :

« 1° de l'une des infractions suivantes, si cette infraction porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité dans un aérodrome affecté à l'aviation civile internationale :

« a) les crimes ou délits définis par les articles 295 à 298, 301, 303, 304, 310, 311, les troisième (2°) et quatrième (3°) alinéas de l'article 312 du code pénal, lorsque l'infraction a été commise dans un aérodrome affecté à l'aviation civile internationale ;

« b) les crimes ou délits prévus par les articles 434 et 437 du code pénal, lorsque l'infraction a été commise à l'encontre des installations d'un aérodrome affecté à l'aviation civile internationale ou d'un aéronef stationné dans l'aérodrome et qui n'est pas en service ;

« c) le délit prévu par le 3° du premier alinéa de l'article L. 282-1 du code de l'aviation civile, lorsque l'infraction a été commise à l'encontre des installations d'un aérodrome affecté à l'aviation civile internationale ou d'un aéronef stationné dans l'aérodrome et qui n'est pas en service ;

« 2° de l'infraction définie par le 5° du premier alinéa de l'article L. 282-1 du présent code, lorsqu'elle a été commise à l'encontre des services d'un aérodrome affecté à l'aviation civile internationale.

« Les dispositions du présent article sont applicables à la tentative des infractions ci-dessus énumérées, si celle-ci est punissable. »

Propositions de la commission

Art. 13.

Alinéa sans modification.

« Art. L. 282-4-1. — Alinéa sans modification.

« 1° alinéa sans modification.

« a) alinéa sans modification.

« b) alinéa sans modification.

« c) le délit prévu au quatrième alinéa 3° de l'article L. 282-1, lorsque l'infraction...

... en service ;

« 2° de l'infraction définie au sixième alinéa 5° de l'article L. 282-1...

... internationale.

« Alinéa sans modification. »

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

Art. 14.

L'article L. 282-8 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 282-8. — En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, les officiers de police judiciaire, assistés des agents de police judiciaire et si besoin, de policiers ou gendarmes auxiliaires, peuvent procéder à la visite des personnes pénétrant ou se trouvant dans les zones non librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances.

« Sous la même condition et dans les mêmes zones, les officiers de police judiciaire assistés des agents de police judiciaire peuvent également procéder à la visite des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules ou y faire procéder, sous leurs ordres :

« a) par des policiers ou gendarmes auxiliaires ;

« b) par des agents désignés pour cette tâche par les entreprises de transport aérien ou par les personnes publiques chargées d'une exploitation aéroportuaire, agréés à cet effet par le Procureur de la République.

« Pour les transports par air en régime international les visites sont faites en liaison avec le service des douanes ».

CHAPITRE III

DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE III (TRANSFERT AÉRIEN) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE

Art. 15.

Dans la deuxième et la troisième phrase du premier alinéa de l'article L. 322-3, les mots : « 500 000 F » sont remplacés par les mots : « 750 000 F ».

Art. 14.

Alinéa sans modification.

« Art. L. 282-8. — Alinéa sans modification.

« Sous la même condition...

... sous leurs ordres, par des policiers ou gendarmes auxiliaires.

« a) alinéa supprimé.

« b) alinéa supprimé.

Alinéa sans modification.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE III (TRANSFERT AÉRIEN) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE

Art. 15.

Sans modification.

Art. L. 282-8. — Lorsque la sûreté des vols l'exige, les officiers de police judiciaire, assistés des agents de police judiciaire peuvent, pour les transports par air effectués en régime intérieur, procéder à la visite des personnes, des bagages, du fret et des colis postaux.

Pour les transports par air effectués en régime international, ces officiers et agents peuvent, dans les mêmes conditions, procéder, en liaison avec le service des douanes, à la visite de bagages ainsi que des personnes s'appêtant à prendre place à bord d'un aéronef.

Art. L. 322-3. — La responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la Convention de Varsovie comme prévu aux articles L. 321-3, L. 321-4 et L. 321-5. Toutefois, la limite de la responsabilité du transporteur relative à chaque passager, prévue par le paragraphe premier de l'article 22 de ladite convention, est fixée à 500 000 F. Si, en raison d'une modification apportée à la Convention de Varsovie, la limite de responsabilité du transporteur aérien se trouve portée à un niveau supérieur au chiffre susvisé, cette nouvelle limite se substitue à celle de 500 000 F à compter de la mise en vigueur pour la France de la modification de ladite convention. En outre, sauf stipulations conventionnelles contraires, la responsabilité du transporteur effectuant un transport gratuit ne sera engagée, dans la limite prévue ci-dessus, que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au transporteur ou à ses préposés.

Texte en vigueur

La responsabilité du transporteur par air ne peut être recherchée que dans les conditions et limites prévues ci-dessus, quelles que soient les personnes qui la mettent en cause et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir.

Art. L. 330-2. — L'établissement de voies internationales de navigation aérienne ainsi que la création et l'exploitation de lignes internationales régulières de navigation aérienne sont subordonnés à l'autorisation préalable du Gouvernement.

Le transport commercial des personnes et des marchandises entre deux points situés dans le territoire français en métropole et outre-mer est réservé aux aéronefs français, sous réserve des dérogations spéciales et temporaires qui peuvent être accordées par décret.

Art. L. 330-3. — La consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement des services réguliers de transport de personnes, entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national font l'objet d'une convention entre l'entreprise exploitante et l'État ou une collectivité territoriale, une chambre de commerce et d'industrie ou un établissement public intéressés.

L'autorisation nécessaire pour effectuer ces services, prévue à l'article L. 330-1, est délivrée sous réserve de la conclusion de cette convention et après consultation des autorités régionales.

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article.

Art. L. 342-4. — Les conditions d'application des articles L. 330-3, L. 330-4, L. 330-6 du titre III et L. 342-1, L. 342-2 et L. 342-3 du titre IV sont déterminées par décret en Conseil d'État.

Texte du projet de loi

Art. 16.

Au deuxième alinéa de l'article L. 330-2, les mots : « sous réserve des dérogations spéciales et temporaires qui peuvent être accordées par décret », sont remplacés par les mots : « sauf autorisation délivrée par l'autorité administrative ».

Art. 17.

L'article L. 330-3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 330-3.* — L'autorisation nécessaire pour effectuer des services réguliers de transport de personnes entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national est délivrée après consultation des collectivités territoriales, chambres de commerce et d'industrie et autres établissements publics intéressés. Par dérogation au II de l'article 7 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, cette autorisation peut être délivrée sans qu'ait été conclue au préalable une convention répondant à cette disposition ».

Art. 18.

Il est ajouté, à l'article L. 342-4, un deuxième alinéa ainsi rédigé :

« De façon à permettre une représentation spécifique des personnels navigants professionnels de la compagnie Air France, ce décret pourra adapter, pour cette compagnie et par dérogation aux dispositions des articles L. 433-2 et L. 435-4 du code du travail, les règles relatives au nombre et à la composition des collèges électoraux pour la désignation des représentants du personnel au sein des comités d'établissement, ainsi que celles relatives à la répartition des sièges au comité central d'entreprise ».

Propositions de la commission

Art. 16

Sans modification.

Art. 17.

Sans modification.

Art. 18.

Sans modification.

Texte en vigueur

Art. 150-17. — Dans les territoires d'outre-mer sont punis d'une amende de 1 000 F à 8 000 F inclusivement et peuvent l'être en outre d'un emprisonnement de un à cinq jours :

1° Le pilote qui n'a pas tenu un quelconque des livres de bord ;

2° Le propriétaire qui a omis de conserver un quelconque des livres de bord pendant les trois ans à partir de la dernière inscription.

3° Ceux qui contrevenu aux dispositions selon lesquelles un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public.

4° Ceux qui ont contrevenu aux dispositions selon lesquelles tout vol dit d'acrobatie comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil est interdit au-dessus d'une agglomération ou de la partie d'un aérodrome ouverte au public.

5° Ceux qui ont contrevenu aux dispositions selon lesquelles les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec autorisation donnée par le délégué du Gouvernement après avis du maire ou, hors du territoire des communes, après avis du chef de la circonscription administrative.

En cas de récidive, une peine d'emprisonnement de huit jours au plus est prononcée.

Texte du projet de loi

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES
ET TRANSITOIRES

Art. 19.

L'article L. 150-17 du code de l'aviation civile est abrogé. Cette abrogation prendra effet à la date d'entrée en vigueur du décret en Conseil d'Etat fixant les peines contraventionnelles réprimant les infractions actuellement définies audit article L. 150-17 ou, à défaut, le 1^{er} janvier 1990.

Art. 20.

Les dispositions de l'article L. 282-4-1 du code de l'aviation civile ne seront applicables qu'aux infractions commises après l'entrée en vigueur, à l'égard de la France, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 24 février 1988, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971.

Propositions de la commission

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES
ET TRANSITOIRES

Art. 19.

Sans modification.

Art. 20.

Sans modification.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

Art. 21.

Les dispositions de la présente loi sont applicables aux territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte.

Art. 21.

Sans modification.