

N° 388

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1993-1994

Annexe au procès-verbal de la séance du 3 mai 1994.

PROPOSITION DE LOI

relative aux transports militaires de complément,

PRÉSENTÉE

Par MM. Hubert HAENEL, Michel ALLONCLE, Louis ALTHAPÉ, Jean BERNARD, Yvon BOURGES, Mme Paulette BRISEPIERRE, MM. Michel CALDAGUÈS, Robert CALMEJANE, Auguste CAZALET, Gérard CÉSAR, Jean CHAMANT, Jacques CHAUMONT, Désiré DEBAVELAERE, Michel DOUBLET, François GERBAUD, Charles GINÉSY, Daniel GOULET, Georges GRUILLOT, Emmanuel HAMEL, Jean-Paul HAMMANN, Jean-Paul HUGOT, Roger HUSSON, André JARROT, Jacques LEGENDRE, Michel MAURICE-BOKANOWSKI, Joseph OSTERMANN, Jacques OUDIN, Alain PLUCHET, Jean-Jacques ROBERT, Michel RUFIN, Louis SOUVET et Serge VINÇON,

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. – Armée de l'air - Transports aériens d'intérêt majeur - Transports militaires aériens de complément.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le cadre juridique actuel permettant l'utilisation des moyens civils de transport aérien par l'Etat pour répondre à *une nécessité de défense* est inadapté et présente des lacunes.

En effet, en temps de paix, le Gouvernement peut disposer du concours des compagnies aériennes françaises en recourant à une convention. Les négociations préalables peuvent s'avérer trop longues, compte tenu de l'urgence des besoins.

En temps de crise, seule existe la procédure de la réquisition qui, d'une part, est lourde à mettre en œuvre car elle nécessite un décret en Conseil des ministres, d'autre part, ne prévoit pas toujours un dispositif d'indemnisation équitable, enfin, est mal ressentie psychologiquement par ceux qui la subissent.

La proposition de loi qui vous est soumise s'inscrit dans le plan de valorisation des réserves proposé par le sénateur Hubert Haenel, en sa qualité de parlementaire en mission auprès du ministre d'Etat chargé de la Défense. Elle définit un cadre législatif nouveau permettant de répondre de façon souple, rapide et efficace aux besoins de l'Etat en matière de transports aériens répondant à une nécessité de défense, en toutes circonstances, en tous temps et en tous lieux, lorsque les moyens militaires s'avèrent insuffisants ou inadaptés.

Le dispositif se compose de deux volets :

1. les transports aériens d'intérêt majeur ;
2. le transport militaire aérien de complément.

1. *Les transports aériens d'intérêt majeur.*

Ils peuvent être utilisés par tous les départements ministériels (santé, affaires étrangères, défense...) devant transporter des passagers et du fret (y compris armes et munitions).

Le caractère d'intérêt majeur du transport est reconnu par un arrêté du ministre de la Défense ou du Premier ministre, selon la

contrainte de temps imposée au transporteur, voire par un décret du Premier ministre, si le transport a lieu dans une zone où l'usage des armes n'est pas exclu.

Une convention-type définit les rapports entre l'Etat et la compagnie exploitante.

En contrepartie des contraintes imposées aux personnels, aux compagnies de transport et aux compagnies d'assurance, l'Etat prend à sa charge :

– l'indemnisation en cas de décès ou d'invalidité supérieure à 80 % résultant directement du transport ;

– l'indemnisation des dommages importants subis ou causés par l'exploitant ;

– le manque à gagner de l'exploitant.

Pour parer à toute éventualité, des sanctions financières et pénales sont prévues à l'encontre des personnels et des entreprises de transports mettant en péril le déroulement des opérations projetées.

2. Le transport militaire aérien de complément.

Il peut être constitué par décret pour assurer des transports au profit du seul ministère de la Défense.

Le transport militaire aérien de complément regroupe des aéronefs d'entreprises civiles françaises et leurs équipages qui ont pour rôle de participer à des missions au profit des forces armées françaises.

Le statut militaire d'aéronefs d'Etat est conféré aux aéronefs composant la flotte de transport militaire aérien de complément.

Le personnel est placé sous statut militaire et soumis aux dispositions générales du statut général des militaires.

Ce cadre juridique permet notamment :

– d'attribuer à ce personnel un grade correspondant à sa fonction ;

– de le faire bénéficier, outre sa rémunération et sa couverture sociale civile, des avantages militaires (indemnités militaires liées à la fonction, fonds de prévoyance, pensions militaires d'invalidité) ;

– de faire prendre en compte pour la retraite le temps passé dans le cadre du transport militaire aérien de complément.

L'Etat prend à sa charge :

- les rémunérations et la couverture sociale des personnels ;**
- la réparation des dommages subis ou causés par l'exploitant.**

Un décret en Conseil d'Etat fixera en tant que de besoin les conditions d'application de ce nouveau dispositif législatif.

Tels sont les objectifs, succinctement exposés, de la présente proposition de loi que nous vous demandons de bien vouloir adopter.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Les transports aériens répondant à une nécessité de défense sont constitué d'une part, par les transports d'intérêt majeur et, d'autre part, par ceux effectués pas la force de transport militaire aérien de complément.

Ces dispositions s'appliquent lorsque les moyens militaires s'avèrent insuffisants ou inadaptés aux besoins de la défense nationale.

Section 1. — *Les transports aériens d'intérêt majeur.*

Art. 2.

Les entreprises titulaires d'une autorisation de transport aérien public dénommées ci-après sous le terme d'exploitant sont tenues d'assurer des transports présentant un caractère d'intérêt majeur.

Les transports d'intérêt majeur concernent les passagers et le fret, qui comprend le cas échéant les munitions et les matériels de guerre.

Le caractère d'intérêt majeur d'un transport est reconnu dans les conditions fixées à l'article 3 ci-après.

Art. 3.

Le caractère d'intérêt majeur du transport envisagé est reconnu par :

— un arrêté du ministre chargé des armées lorsque le délai de réaction entre le moment où la nécessité du transport est connue et celui où ce dernier doit être réalisé est supérieur à 48 heures ;

— un arrêté du Premier ministre lorsque le délai de réaction entre le moment où la nécessité du transport est connue et celui où ce dernier doit être réalisé est inférieur à 48 heures ;

-- un décret lorsque, quel que soit le délai de réaction, le transport est effectué dans des zones où le recours à la force est prévisible.

Les modalités d'application du texte reconnaissant l'intérêt majeur du transport sont fixées par une convention, qui précise notamment dans quelles conditions l'utilisation des aéronefs peut être soumise à des instructions du ministre chargé des armées dérogeant aux règles normales d'exploitation. Un arrêté du ministre chargé des armées fixe le modèle type de la convention.

Art. 4.

Les personnels ne peuvent être rendus ni civilement, ni pénalement responsables, ni faire l'objet de poursuites disciplinaires pour l'exécution des ordres reçus de l'Etat.

Pendant le déroulement des opérations mentionnées à l'article 2 de la présente loi :

– les personnels conservent leur emploi, leurs rémunérations ainsi que l'intégralité des avantages annexes et leur couverture sociale ;

– les sociétés d'assurances maintiennent les contrats dont bénéficient les personnels. En cas de décès ou d'invalidité supérieure à 80 % résultant directement des opérations précitées, l'Etat rembourse aux sociétés d'assurances le montant des garanties souscrites.

Art. 5.

Pendant l'exécution des transports présentant un caractère d'intérêt majeur :

– les sociétés d'assurances maintiennent les contrats d'assurances de dommages dont bénéficie l'exploitant ;

– le maintien des contrats précités ne donne lieu à l'application d'aucune surprime par les sociétés d'assurances ;

– au-delà d'un seuil fixé par décret et sauf dans l'hypothèse d'une faute lourde ou intentionnelle, l'Etat garantit la réparation des dommages éventuellement causés par l'exploitant.

Art. 6.

La rémunération des services rendus par les entreprises mentionnées à l'article 2 ci-dessus compense les dépenses directes et certaines,

ainsi que l'éventuelle perte de gains entraînée par la participation aux missions des forces armées, dans les conditions fixées par la convention visée à l'article 3 ci-dessus.

Art. 7.

Tout retard dans l'exécution des transports aériens d'intérêt majeur, du fait des entreprises visées à l'article 2 ci-dessus, donne lieu au paiement d'une astreinte par heure de retard, dont le montant est équivalent à l'indemnité d'immobilisation prévue par la convention.

Lorsque l'Etat est tenu, pour pallier la défaillance d'une entreprise, de recourir à une autre entreprise pour obtenir l'exécution d'un transport aérien d'intérêt majeur, le coût de ce transport est mis à la charge de l'entreprise défaillante.

L'exploitant et ses personnels sont passibles des sanctions pénales prévues par les articles 131-26 à 131-29 inclus, 131-34 et 413-6 du nouveau code pénal.

Section 2. — *Le transport militaire aérien de complément.*

Art. 8.

Les aéronefs des entreprises françaises titulaires d'une autorisation de transport aérien public, immatriculés en France, peuvent être constitués en force de transport militaire aérien de complément.

Cette mesure est décidée par un décret qui fixe la composition de la force militaire aérienne de complément.

Art. 9.

Les aéronefs de la force de transport militaire aérien de complément ont le statut d'aéronefs d'Etat dès la décision les plaçant sous l'autorité directe et la responsabilité de l'Etat.

Nonobstant toutes dispositions législatives contraires, notamment du code du service national, les personnels de la force militaire aérienne de complément, de nationalité française, sont aussitôt placés sous statut militaire et soumis aux dispositions du titre premier de la loi n° 72-662 du 13 juillet 1972 modifiée portant statut général des militaires.

Art. 10.

Les personnels de la force de transport militaire aérien de complément reçoivent un grade militaire conféré en considération de la fonction exercée. Il peut être modifié en cas de changement de fonction.

Ces personnels conservent leur couverture sociale et leur rémunération majorée des indemnités militaires liées à la fonction. L'Etat rembourse à l'exploitant le montant des sommes versées par ce dernier pour le paiement des traitements et de la couverture sociale de ses personnels.

Art. 11.

Les services sous statut militaire dans la force de transport militaire aérien de complément sont des services militaires.

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

Ils sont également pris en compte pour leur durée effective pour l'application des régimes de retraite.

Art. 12.

Sauf faute lourde ou intentionnelle, l'Etat prend en charge la réparation des dommages éventuellement causés ou subis par l'exploitant dans l'exécution des transports effectués au titre de la force de transport militaire aérien de complément.

Section 3. — Dispositions finales.

Art. 13.

Les conditions d'application de la présente loi, notamment la correspondance entre les grades fonctionnels et les fonctions assurées, ainsi que la situation des personnes qui, se trouvant à bord des aéronefs d'Etat, ne sont pas, notamment du fait de leur nationalité, placées sous statut militaire, sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 14.

Les dépenses entraînées par l'application des dispositions de la présente loi sont compensées :

– à hauteur de 50 % par le relèvement de la taxe sur les excédents de provisions des entreprises d'assurances de dommages prévue à l'article 235 *ter* X du code général des impôts ;

– à hauteur de 50 % par une augmentation de la taxe sur la valeur ajoutée afférente aux carburéacteurs utilisés par les aéronefs mentionnés à la position 2710-00 du tableau B de l'article 265 du code des douanes.

Art. 15.

La présente loi est applicable dans les territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte.