

N° 440

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1988 - 1989

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 29 juin 1989.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi, MODIFIÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, tendant à renforcer la sécurité des aéroports 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 Tregouet, 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 Pluchet, 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 : Première lecture : 299, 358, 367 et T.A. 98 (1988-1989).

Deuxième lecture : 424 (1988-1989).

Assemblée nationale (9<sup>e</sup> législ.) : Première lecture : 788, 808 et T.A. 141.

---

Transports.

# SOMMAIRE

Pages

<b>EXPOSE GENERAL</b> .....	3
<b>EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	7
<b>CHAPITRE PREMIER : DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE PREMIER (AERONEFS) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE</b> .....	7
. <i>Article 2</i> : Sanctions pénales applicables en cas de mise en service ou de conduite d'aéronefs non conformes aux règles de sécurité .....	7
. <i>Article 10</i> : Retenue des aéronefs .....	9
. <i>Article 11 bis</i> : Application de la procédure de la transaction à certaines infractions prévues par le code de l'aviation civile .....	10
<b>CHAPITRE II : DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE II (AERODROMES) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE</b> .....	11
. <i>Article 12</i> : Délits commis à l'encontre ou dans l'enceinte des aéroports .....	11
. <i>Article 13</i> : Instauration de la règle de la compétence universelle .....	13
. <i>Article 14</i> : Dispositions organisant la fouille des personnes et des biens .....	15
<b>CHAPITRE III : DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE III (TRANSPORT AERIEN) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE</b> .....	17
. <i>Article 18</i> : Composition des collèges électoraux pour la désignation des représentants du personnel au sein des comités d'établissement de la compagnie Air France .....	17
<b>CONCLUSION</b> .....	18
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	19

## EXPOSE GENERAL

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 aujourd'hui l'examen en deuxième lecture, a recueilli l'avis favorable des deux assemblées sur l'essentiel du dispositif proposé.

Sur les vingt-et-un articles du texte initial, quinze ont fait l'objet d'un vote de l'Assemblée nationale dans les termes retenus par le Sénat. Sont ainsi d'ores et déjà adoptés les articles premier et 4, précisant les règles applicables au survol des zones interdites sur le territoire français, ainsi que les sanctions pénales en cas d'infractions, de même que l'article 3 fixant les peines encourues par les pilotes ne respectant pas les règles d'utilisation des aéroports internationaux, auxquels notre Haute Assemblée avait souhaité adjoindre les membres d'équipage tentant de se soustraire aux contrôles réglementaires qui y sont pratiqués.

De la même manière, les articles 8, 19 et 21, organisant l'alignement du régime pénal applicable dans les territoires d'outre-mer et à Mayotte sur celui en vigueur en métropole ont bénéficié d'une adoption conforme, ainsi que les dispositions pénales prévues par les articles 6 et 7 en matière de transport d'objets interdits ou de non dépôt de ses brevets et licences par le pilote frappé d'une interdiction temporaire de vol.

Le même sort a été réservé aux diverses dispositions proposées par les articles 5, fixant les conditions d'immatriculation des aéronefs, 11, autorisant la transmission des copies de procès-verbaux au directeur de la région aéronautique et 9, précisant la qualité des personnes habilitées à constater les infractions aux dispositions du code de l'aviation civile.

En outre, les articles 15 et 20, organisant les modalités d'application, en droit français, des termes de la convention internationale de Varsovie et du protocole de Montréal, ont été retenus dans une même rédaction.

Enfin, les articles 16 et 17 se rapportant à l'organisation du transport aérien national, respectivement en matière de faculté d'affrètement d'appareils étrangers et de création de liaisons régulières intérieures, ont également fait l'objet d'un vote conforme.

Toutefois, demeurent en discussion des dispositions essentielles du texte qui, si l'on écarte certaines divergences accessoires entre les deux assemblées, se rattachent à deux thèmes principaux.

Le premier concerne, tout d'abord, la définition de la personne susceptible d'encourir des sanctions pénales -de surcroît fortement renforcées par le présent texte- lorsqu'elle a mis en circulation un appareil ne répondant pas aux normes de sécurité ou aux règles d'immatriculation en vigueur.

Sur ce point, le texte initial, confirmé par l'Assemblée nationale à l'inverse de la position du Sénat, place sur le même plan le propriétaire et l'exploitant de l'appareil.

Par rapport à la rédaction actuelle du code de l'aviation civile, qui vise jusqu'alors le seul propriétaire de l'aéronef, 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'insérer, dans ce dispositif, l'exploitant utilisateur de l'aéronef.

Toutefois, il convient de tenir compte de l'organisation actuelle du transport aérien qui, dans ses modalités pratiques, distingue désormais bien souvent le propriétaire de l'appareil, son exploitant technique, qui l'utilise en pratique et son exploitant commercial, qui ne fait qu'assister le transporteur effectif dans la passation des contrats de transport, alors qu'autrefois une seule et même personne réunissait cette triple qualité.

Le Sénat avait donc considéré, en première lecture, qu'il fallait poursuivre celui qui, à l'évidence, est directement responsable de l'utilisation pratique de l'appareil, de son entretien ou de sa conformité aux règles de sécurité en vigueur, c'est-à-dire l'exploitant technique de l'aéronef, qu'il en soit ou non propriétaire.

Comment imaginer, en effet, d'envisager ces sanctions pénales -dont le maximum a été porté d'ailleurs, par l'Assemblée nationale, de 300.000 à 500.000 francs- 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 proposera donc de revenir, sur ce point, à la position initiale du Sénat en première lecture.

Le second point de divergence entre les deux assemblées se rapporte à l'article 14 qui, organisant les modalités de fouille des personnes et des biens situés dans l'enceinte des aérodromes, constitue l'aspect fondamental du dispositif législatif soumis à notre examen.

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.

Le Sénat avait considéré, en première lecture, que ce texte conduisait à organiser 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.

Aussi, votre commission vous invitera à rétablir le texte voté par la Haute Assemblée en première lecture.

Sous réserve des amendements qu'elle vous présentera, elle vous propose d'adopter le présent projet de loi qui renforce heureusement la sécurité aérienne française.

## EXAMEN DES ARTICLES

### CHAPITRE PREMIER

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

##### *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 modifiant les articles L. 150-1 et L. 150-2 du code de l'aviation civile propose, d'une part, d'étendre le champ d'application des sanctions pénales en cas de mise en circulation d'appareil ne répondant pas aux normes de sécurité en vigueur, d'autre part, d'alourdir les peines, jusqu'alors d'un montant quasi-symbolique.

Pour ce qui concerne l'article L 150-1, le Sénat avait globalement accepté le dispositif présenté, considérant toutefois qu'il convenait de définir avec précision la personne susceptible d'encourir les sanctions prévues au cas d'infraction, compte tenu de leur sévérité accrue.

Aussi, notre Haute Assemblée avait préféré ne pas s'en tenir à l'expression du "propriétaire ou exploitant de l'appareil" sachant que deux catégories d'exploitants peuvent être amenés à intervenir en la matière : 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 lui semblait opportun de préciser ici qu'il n'incombait qu'à l'exploitant technique de supporter la responsabilité découlant de l'aéronef qu'il mettait en circulation et ce, qu'il en soit ou non propriétaire, sachant qu'aujourd'hui il est fréquent que l'utilisateur d'un appareil n'en soit que le locataire.

Cette nouvelle rédaction permettait 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'était 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 quelconque contrôle technique de l'aéronef en cause.

L'Assemblée nationale n'a pas été convaincue par ces arguments. Il lui est apparu que le renforcement de la sécurité aérienne serait mieux assuré si la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant commercial pouvait être éventuellement mise en cause, en raison, notamment, de la complexité croissante des liens entre les différents opérateurs et du développement des pratiques d'affrètement.

En outre, elle a considéré qu'il suffisait de rappeler que le juge pourrait toujours apprécier la responsabilité réelle des différents partenaires concernés et d'en moduler la charge.

Votre commission persiste à considérer qu'il n'est pas justifié de permettre de poursuivre des personnes qui, à l'évidence, n'ont aucun moyen de s'assurer de la conformité de l'appareil incriminé. **Elle vous propose donc d'adopter à nouveau ici le texte voté par le Sénat en première lecture.**

Par ailleurs, l'Assemblée nationale a également porté le montant maximum des amendes infligeables de 300 000 à 500 000 francs, afin d'accroître leur effet dissuasif, augmentation à laquelle votre commission n'est bien évidemment pas hostile.

✍ S'agissant de l'article L.150-2, relatif aux sanctions applicables aux pilotes conduisant en infraction, le Sénat avait jugé utile de préciser que le brevet ou la licence détenus par le pilote doit être "en cours de validité" afin d'éviter toute confusion avec des documents périmés ou retirés, temporairement ou définitivement.

L'Assemblée nationale a souhaité, sur ce point, revenir à la rédaction initiale du projet de loi considérant que l'obligation de validité était sous-entendue et que l'indiquer expressément pouvait soulever des difficultés d'interprétation a contrario pour certains articles du code qui ne spécifient pas cette exigence.

Votre commission considère que cet argument n'est guère justifié pour ce qui concerne la mise en oeuvre de sanctions pénales, qui doivent être définies avec la plus grande précision. Elle vous propose donc de rétablir le texte voté par le Sénat en première lecture, puis d'adopter l'article 2 ainsi modifié.

#### *Article 10*

### **Retenue des aéronefs**

✍ L'article 10, modifiant l'article L. 150-15 du code de l'aviation civile, autorise la retenue au sol des aéronefs dont les documents de navigabilité ne pourraient être produits ou dont les marques d'immatriculation ne concorderaient pas avec celles du certificat d'immatriculation.

Le Sénat avait apporté, sur ce point, les deux modifications suivantes :

- La première, par coordination avec sa position sur l'article 2, tendait à préciser que la personne à qui il incombera de supporter le coût de la retenue au sol de l'aéronef ne peut être, en tout

état de cause, que son "exploitant technique, propriétaire ou non", considérant que l'infraction est constituée, en l'espèce, du fait des lacunes de l'exploitant utilisateur de l'appareil.

● La seconde, résultait de l'observation que la retenue de l'appareil s'effectuait "jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie", -c'est-à-dire qu'une fois le propriétaire identifié, l'appareil devait être remis en circulation, que la situation ait été régularisée ou non-, en substituant à cette formule une obligation de remise en état de validité de l'aéronef.

Si l'Assemblée nationale a retenu cette dernière suggestion, elle est revenue, pour ce qui concerne la première modification, à la rédaction initiale du projet de loi.

Par coordination avec la position qu'elle vous a présentée à l'article 2, votre commission vous propose donc de rétablir, sur ce point, le texte voté par le Sénat en première lecture, puis d'adopter l'article 10 ainsi modifié.

#### *Article 11 bis*

### **Application de la procédure de la transaction à certaines infractions prévues par le code de l'aviation civile**

L'article 11 bis, inséré par l'Assemblée nationale sur la suggestion du Gouvernement, prévoit d'appliquer aux infractions définies aux livres premier (titre V) et III (titre III) du code de l'aviation civile la possibilité d'extinction de l'action publique en cas de transaction.

Cette procédure, autorisée par l'article 6, troisième alinéa, du code de procédure pénale, permettra à l'autorité administrative compétente de proposer, après accord du procureur de la République, à l'auteur d'une infraction aux règles d'exploitation, de prendre les mesures propres à faire cesser cette infraction et de

s'acquitter d'une certaine somme en contrepartie de quoi, après exécution des obligations prévues, l'action publique sera éteinte.

Le mécanisme de la transaction, déjà appliqué en matière de pêche, de chasse ou de voirie routière paraît adapté à la matière de l'aviation civile puisqu'en ce domaine, pour des raisons évidentes de sécurité, il est primordial que le contrevenant mette ses aéronefs ou ses procédures en conformité aussi vite que possible.

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

## CHAPITRE II

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

#### *Article 12*

#### **Délits commis à l'encontre ou dans l'enceinte des aéroports**

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 commis dans l'enceinte des aéroports, pour y ajouter le cas de l'interruption du fonctionnement des services d'un aéroport, 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 dudit aéroport.

Sur l'initiative de sa commission des lois, le Sénat avait souhaité supprimer, dans l'expression de "dispositif matériel", ce dernier adjectif afin de respecter strictement les termes du protocole fait à Montréal le 24 février 1988 et tendant à la répression des actes

illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale.

L'Assemblée nationale n'a pas jugé bon de suivre sur ce point notre Haute Assemblée, considérant que cette modification pourrait conduire à l'application de sanctions à l'encontre de certains comportements observés, par exemple, au cours de conflits sociaux, sans pour autant constituer des actes de terrorisme.

Considérant que cet argument n'est pas convaincant au regard des dispositions législatives spécifiques applicables en cette matière, votre commission vous propose de rétablir, ici, le texte voté par le Sénat en première lecture, donc de supprimer à nouveau l'adjectif en cause.

Par ailleurs, l'Assemblée nationale a allégé le dispositif proposé, qui visait les actes portant atteinte à la sécurité des personnes ou des biens dans l'enceinte de l'aérodrome, en se contentant d'une simple référence aux "actes portant atteinte ou étant susceptibles de porter atteinte à la sécurité à l'intérieur d'un aérodrome."

Deux arguments sont avancés à l'appui de cette modification.

Le premier justifie cette rédaction par un désir de mise en conformité du texte avec les termes du protocole de Montréal -ce qui ne manque pas d'humour lorsqu'on a souligné le sort réservé à l'amendement du Sénat étudié ci-dessus et tendant au même objectif.

Le second vise à ne pas inclure dans le dispositif pénal les actes de destruction de biens lorsqu'ils ne portent pas atteinte à la sécurité des personnes. Votre commission opposerait volontiers à cette analyse deux critiques.

L'une, de fond, tend à dire qu'il n'est pas justifié d'exclure ces actes caractérisés de terrorisme, sous l'excuse qu'ils n'ont pas mis en danger la sécurité des personnes, d'autant, d'ailleurs, que cette dernière appréciation sera délicate : faudra-t-il apprécier l'intention initiale ou l'effet obtenu, alors même que, dans le même article on prévoit une sanction équivalente pour l'action réalisée et la seule intention, conformément aux principes du droit pénal ?

Une seconde, de forme, conduirait à penser que la rédaction définitivement retenue par l'Assemblée nationale, en ne précisant plus qu'il s'agit de la sécurité "des personnes et des biens" n'entraîne pas une interprétation plus restrictive, bien au contraire, que le texte initial.

En tout état de cause, votre commission ne peut retenir cette rédaction et vous propose de revenir sur ce point, aux termes du projet de loi originel. Elle vous demande **d'adopter cet article 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 interne, certaines dispositions adoptées dans le cadre du protocole de Montréal.

Il instaure la règle de la compétence universelle qui permet de poursuivre et de juger, sur le territoire français, l'auteur de certaines infractions de nature à porter atteinte à la sécurité dans un aéroport civil international, quels que soient sa nationalité et le pays où ces infractions ont été commises.

Par coordination avec la position retenue pour l'article 12, notre Haute Assemblée avait également, ici, procédé à la suppression de l'adjectif "matériel", dans la disposition visant l'utilisation de tout "dispositif matériel" pour commettre les actes répréhensibles visés.

Dans le même souci d'harmonisation, l'Assemblée nationale a réintroduit ce qualificatif et a, en outre, procédé à un allègement de la présentation de cet article, par un amendement proposé par sa commission des lois et qualifié de rédactionnel afin de "supprimer des dispositions dépourvues de tout caractère normatif".

Ce faisant, l'Assemblée nationale a retiré du texte une expression consacrée et traditionnellement utilisée dès lors qu'on introduit en droit français des dispositions d'ordre international. Celle-ci précisait l'instauration de la compétence universelle "pour l'application du protocole pour la répression des actes 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".

S'il ne s'agit pas de "dispositions normatives" -quoique le bien fondé de cette expression ne soit pas évident ici-, cette disposition permettait clairement d'établir l'origine de cette mention. Elle avait aussi pour avantage de limiter le bénéfice de cet article aux seuls Etats signataires du protocole de Montréal et de n'en pas faire un dispositif systématiquement applicable.

Aussi, votre commission considère qu'en dépit de sa lourdeur, cette formule n'était pas dénuée d'utilité et vous propose de la rétablir, ainsi que l'adjectif "matériel" par coordination avec la rédaction retenue à l'article 12, puis d'adopter l'article 13 ainsi rédigé.

## *Article 14*

### **Dispositions organisant la fouille des personnes et des biens**

L'article 14, point central du dispositif législatif proposé, présente une nouvelle rédaction de l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile qui organise les modalités de fouille des personnes et des biens dans l'enceinte des aéroports.

Si le Sénat est bien évidemment favorable à la prévention des actes de terrorisme, il avait apporté deux modifications essentielles au texte du projet de loi initial.

- La première, à l'initiative de sa commission des Lois, étendait les zones géographiques où il peut être procédé à ces fouilles.

En effet, si le code de l'aviation civile prévoit, dans sa rédaction actuelle, la "visite des personnes, des bagages, du fret et des colis postaux", lorsque la sécurité des vols l'exige, le projet de loi restreignait cette faculté aux "zones non librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances". Le Sénat avait considéré qu'une telle limitation n'était pas justifiée.

Sur ce point, l'Assemblée nationale n'a pas été convaincue par cet argument considérant que cette limitation révélait le souci du Gouvernement de ne pas affecter de façon indirecte l'ensemble des activités économiques installées dans ces zones, qu'il s'agisse d'entreprises de services, de commerces, de salles de conférences qui, bien que susceptibles de menaces terroristes au même titre que tout lieu public, ne doivent pas être soumises à un dispositif spécifique de fouille pour le seul motif de leur situation dans l'enceinte des aéroports.

En outre, elle a souligné que la restriction géographique des fouilles ne signifiait pas un amoindrissement de la sécurité puisque des contrôles "de droit commun" pourront être pratiqués dans tout autre lieu.

Sur ce point, votre commission vous propose de rétablir la rédaction adoptée par le Sénat en première lecture, considérant que les aéroports constituent des zones particulièrement exposées à la menace terroriste, donc devant bénéficier d'un régime de protection renforcée.

● La deuxième modification, plus fondamentale, proposée par le Sénat, se rapporte à la qualité des personnes affectées à la fouille des bagages ou objets.

Le texte initial proposait en effet que ces "visites" pourraient être réalisées, sous les ordres d'officiers ou d'agents de police judiciaire, "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".

Notre Haute Assemblée s'était opposée à ce dispositif considérant qu'était ainsi organisé le transfert d'une tâche essentielle de l'Etat -la sécurité des personnes et des biens- vers les professionnels du transport aérien et ce, sans envisager de quelque manière que ce soit les modalités de compensation financière ou de réparation des dommages éventuellement causés au cours de ces fouilles.

L'Assemblée nationale ne s'est pas rendue à ces arguments, considérant qu'il ne s'agissait là que de la régularisation de pratiques existantes. Elle indique ainsi que plusieurs compagnies étrangères, notamment américaines, qui ont déjà fait l'objet d'attentats terroristes, pratiquent des contrôles supplémentaires par l'entremise de personnel spécialement recruté à cet effet.

Votre commission observe que l'Assemblée nationale souligne l'ambiguïté de cette question : les dites compagnies étrangères effectuent bien ainsi des "contrôles supplémentaires" ; or, le texte du projet de loi organise la **substitution** d'un contrôle à un autre et non la **superposition** de deux types de vérifications.

C'est pourquoi votre commission ne peut que vous proposer de rétablir la rédaction adoptée par le Sénat en première lecture. Ce faisant, elle considère que, contrairement aux opinions émises à l'Assemblée nationale, cette modification n'est pas contradictoire avec l'amendement présenté ci-dessus et relatif à l'extension des zones de fouilles. En effet, dès lors que ces "visites" ne sont pas effectuées par des personnels privés, mais par des agents publics présentant toutes les garanties nécessaires, il n'est pas illogique d'autoriser ce type de contrôle dans l'ensemble des installations des aérodromes.

Votre commission vous invite à adopter l'article 14 ainsi modifié.

### CHAPITRE III

#### DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE III

#### (TRANSPORT AERIEN) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE

##### *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, dans sa version initiale, ajoutait à l'article L. 342-4 du code de l'aviation civile un second alinéa autorisant, par dérogation aux dispositions des articles L. 433-2 et L. 435-4 du code du travail, la constitution de trois collèges électoraux, au lieu de deux, afin d'assurer une représentation spécifique des personnels navigants pour la désignation des représentants du personnel au sein des comités d'établissement de la compagnie Air France.

Favorable, sur le fond, à ce dispositif qui permettait la régularisation d'une situation de fait existante, le Sénat avait néanmoins supprimé cet article car la rédaction initiale retenue conduisait à contredire l'article 37, deuxième alinéa, de la Constitution. En effet, elle proposait d'autoriser la modification d'une loi par décret, et ce, sans l'avis préalable du Conseil Constitutionnel.

L'Assemblée nationale a tenu compte de cet argument puisqu'elle a adopté une nouvelle rédaction de l'article 18 autorisant, dans la loi même, la dérogation aux articles L. 433-2 et L. 435-4 du code du travail.

Cette nouvelle rédaction constituant une solution adaptée aux difficultés évoquées par notre Haute Assemblée en première lecture, votre commission vous propose de l'adopter sans modification.

\*

\* \*

Compte tenu des observations 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), modifié par l'Assemblée nationale en première lecture, tendant à renforcer la sécurité des aérodromes et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile.

## TABLEAU COMPARATIF

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
Projet de loi tendant à renforcer la sécurité des aérodromes et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile	Projet de loi tendant à renforcer la sécurité des aérodromes et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile	Projet de loi tendant à renforcer la sécurité des aérodromes et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile	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	CHAPITRE PREMIER	CHAPITRE PREMIER	CHAPITRE PREMIER
DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE PREMIER (AERONEFS) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE	DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE PREMIER (AERONEFS) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE	DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE PREMIER (AERONEFS) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE	DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE PREMIER (AERONEFS) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE
.....	.....	.....	.....

Texte du projet de loi

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 ;

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Art. 2

Les articles L. 150-1 et L. 150-2 sont *ainsi rédigés* :

"Art. L. 150-1- Sera ...

..... *seulement l'exploitant technique, propriétaire ou non* qui aura :

"1°) Alinéa sans modification

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Art.2

Alinéa sans modification

"Art. L. 150-1- Sera puni d'une amende de 15.000 F à 500.000 F, et d'un emprisonnement ...

..... *seulement le propriétaire ou l'exploitant* qui aura :

"1°) Alinéa sans modification

Propositions de la commission

Art.2

Alinéa sans modification

"Art. L. 150-1- Sera puni ...

..... *seulement l'exploitant technique, propriétaire ou non* qui aura :

"1°) Alinéa sans modification

Texte du projet de loi

—

"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 :

Texte adopté par le Sénat en première lecture

—

"2°) mis ou laissé ...

.... l'article L. 121-2 ;

"3°) fait ou laissé ...

... valables ;

"4°) fait ou laissé ...

... de ce document ;

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

—

"2°) Non modifié

"3°) Non modifié

"4°) Non modifié

Propositions de la commission

—

"2°) Non modifié

"3°) Non modifié

"4°) Non modifié

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>"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.</p>	<p>"5°) fait ou laissé ...  ..... à leurs conditions d'emploi.</p>	<p>"5°) Non modifié</p>	<p>"5°) Non modifié</p>
<p>"Art. L.150-2 .- Les mêmes peines seront prononcées contre le pilote qui aura :</p>	<p>"Art. L.150-2 .- Alinéa sans modification</p>	<p>"Art. L.150-2 .- Alinéa sans modification</p>	<p>"Art. L.150-2 .- Alinéa sans modification</p>
<p>"1°) conduit un aéronef sans brevet ou licence ;</p>	<p>"1°) conduit un aéronef sans être titulaire d'un brevet ou d'une licence en cours de validité ;</p>	<p>"1°) conduit un aéronef sans être titulaire d'un brevet ou d'une licence ;</p>	<p>"1°) conduit un aéronef sans être titulaire d'un brevet ou d'une licence en cours de validité ;</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>"2°) <i>ou</i> 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 ;</p>	<p>"2°) détruit ... ...inexactes ;</p>	<p>"2°) Non modifié</p>	<p>"2°) Non modifié</p>
<p>"3°) <i>ou</i> conduit sciemment un aéronef dans les conditions prévues à l'article L. 150-1."</p>	<p>"3°) conduit ... ... l'article L. 150-1."</p>	<p>"3°) Non modifié</p>	<p>"3°) Non modifié</p>
<p>Art. 10</p>	<p>Art. 10</p>	<p>Art. 10</p>	<p>Art. 10</p>
<p>L'article L. 150-15 est <i>remplacé par les dispositions suivantes :</i></p>	<p>L'article L. 150-15 est <i>ainsi rédigé :</i></p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Alinéa sans modification</p>

Texte du projet de loi

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Propositions de la commission

"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."

"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."

"Art. L. 150-15 - Les aéronefs...

... à la charge du propriétaire ou de l'exploitant par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent livre."

"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."

Article 11 bis (nouveau)

Article 11 bis

I. - Après l'article L. 150-16, il est inséré un article L. 150-16-1 ainsi rédigé :

Conforme

Texte du projet de loi

Texte adopté par le Sénat en  
première lecture

Texte adopté par  
l'Assemblée nationale  
en première lecture

Propositions de la commission

*"Article L. 150-16-1.-  
Pour les infractions prévues par  
le présent titre et par les textes  
pris pour son application,  
l'autorité administrative de  
l'Etat compétente en matière  
d'aviation civile a le droit de  
transiger, après accord du  
procureur de la République,  
selon les modalités fixées par  
décret en Conseil d'Etat".*

*"I. - Après l'article L. 330-  
8, il est inséré un article L. 330-  
9 ainsi rédigé :*

Texte du projet de loi

Texte adopté par le Sénat en  
première lecture

Texte adopté par  
l'Assemblée nationale  
en première lecture

Propositions de la commission

*"Article L. 330-9. - Pour les infractions prévues par le présent titre et par les textes pris pour son application, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'aviation civile a le droit de transiger, après accord du procureur de la République, selon les modalités fixées par décret en Conseil d'Etat".*

CHAPITRE II

CHAPITRE II

CHAPITRE II

CHAPITRE II

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

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

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

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

Art. 12

Art. 12

Art. 12

Art. 12

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
L'article L. 282-1 est <i>modifié ainsi qu'il suit</i> :	L'article L. 282-1 est <i>ainsi modifié</i> :	Alinéa sans modification	Alinéa sans modification
I - <i>Au premier alinéa, il est ajouté un 5° ainsi rédigé</i> :	I - <i>Après le cinquième alinéa, il est ajouté un 5° ainsi rédigé</i> :	I - <i>Après le cinquième alinéa, il est inséré un 5° ainsi rédigé</i> :	I - <i>Alinéa sans modification</i>
"5° interrompu à l'aide d'un dispositif <i>matériel</i> , d'une substance ou d'une arme, le fonctionnement des services d'un aérodrome 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 aérodrome."	"5° interrompu à l'aide d'un dispositif, d'une substance ...  ... à la sécurité <i>des personnes ou des biens</i> à l'intérieur de cet aérodrome."	"5° interrompu à l'aide d'un dispositif <i>matériel</i> , d'une substance ...  ... à la sécurité à l'intérieur de cet aérodrome."	"5° interrompu à l'aide d'un dispositif, d'une substance ...  ... à la sécurité <i>des personnes ou des biens</i> à l'intérieur de cet aérodrome."

Texte du projet de loi

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Propositions de la commission

II - Le deuxième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

II - Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

II - Non modifié

II - Non modifié

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

"Alinéa sans modification

Art. 13

Art. 13

Art. 13

Art. 13

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

Alinéa sans modification

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

Alinéa sans modification

Texte du projet de loi

"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 :

Texte adopté par le Sénat en première lecture

"Art. L. 282-4-1 - Pour l'application...

... d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme :

"1° Non modifié

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

"Art. L. 282-4-1 - Peut être poursuivi et jugé par les juridictions françaises, ...

... d'un dispositif matériel, d'une substance ou d'une arme :

"1° Non modifié

Propositions de la commission

"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 ...

... d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme :

"1° Non modifié

**Texte du projet de loi**

"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 aéroport 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 aéroport affecté à l'aviation civile internationale ou d'un avion stationné dans l'aéroport et qui n'est pas en service ;

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

"a) Non modifié

"b) Non modifié

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

"a) Non modifié

"b) Non modifié

**Propositions de la commission**

"a) Non modifié

"b) Non modifié

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>"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 aéroport affecté à l'aviation internationale ou d'un aéronef stationné dans l'aéroport et qui n'est pas en service ;</p>	<p>"c) le délit prévu au quatrième alinéa (3°) de l'article L. 282-1 du présent code, lorsque ...</p> <p>... en service ;</p>	<p>"c) Non modifié</p>	<p>"c) Non modifié</p>
<p>"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 aéroport affecté à l'aviation civile internationale.</p>	<p>"2° de l'infraction définie au sixième alinéa (5°) de l'article L. 282-1 du présent code, ...</p> <p>... internationale.</p>	<p>"2° Non modifié</p>	<p>"2° Non modifié</p>
<p>"Les dispositions du présent article sont applicables à la tentative des infractions ci-dessus énumérées, si celle-ci est punissable."</p>	<p>"Alinéa sans modification</p>	<p>"Alinéa sans modification</p>	<p>"Alinéa sans modification</p>

Texte du projet de loi

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.

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Art. 14

L'article L.282-8 est ainsi rédigé :

"Art. L.282-8.- En vue ...

... se trouvant dans les aérodromes et leurs dépendances.

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Art. 14

Alinéa sans modification

"Art. L.282-8.- En vue ...

... se trouvant dans les zones non librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances.

Propositions de la commission

Art. 14

Alinéa sans modification

"Art. L.282-8.- En vue ...

... se trouvant dans les aérodromes et leurs dépendances.

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>"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 :</p>	<p>"Sous la même condition ...</p> <p>... sous leurs ordres, par des policiers ou gendarmes auxiliaires.</p>	<p>"Sous la même condition ...</p> <p>... sous leurs ordres :</p>	<p>"Sous la même condition ...</p> <p>... sous leurs ordres, par des policiers ou gendarmes auxiliaires.</p>
<p>"a) par des policiers ou gendarmes auxiliaires ;</p>	<p>"a) Supprimé</p>	<p>"a) par des policiers ou gendarmes auxiliaires ;</p>	<p>"a) Supprimé</p>
<p>"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.</p>	<p>"b) Supprimé</p>	<p>"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</p>	<p>"b) Supprimé</p>

Texte du projet de loi

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Propositions de la commission

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

"Alinéa sans modification

"Alinéa sans modification

"Alinéa sans modification

*"Sous la même condition et dans les mêmes zones, les agents des douanes peuvent procéder aux visites prévues par le deuxième alinéa, en régime international."*

"Alinéa sans modification

"Alinéa sans modification

CHAPITRE III

CHAPITRE III

CHAPITRE III

CHAPITRE III

DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE III (TRANSPORT AERIEN) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE

DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE III (TRANSPORT AERIEN) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE

DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE III (TRANSPORT AERIEN) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE

DISPOSITIONS MODIFIANT LE LIVRE III (TRANSPORT AERIEN) DU CODE DE L'AVIATION CIVILE

Texte du projet de loi

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."

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Art. 18

Supprimé

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Art. 18

L'article L. 342-4 est complété par un second alinéa ainsi rédigé :

"Par dérogation aux dispositions des articles L. 433-2 et L. 435-4 du code du travail, les personnels navigants professionnels constituent un collège spécial pour l'élection des représentants du personnel au sein des comités d'établissement de la compagnie nationale Air France et disposent d'une représentation spécifique au comité central d'entreprise. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent alinéa."

Propositions de la commission

Art. 18

Conforme

Texte du projet de loi

Texte adopté par le Sénat en  
première lecture

Texte adopté par  
l'Assemblée nationale  
en première lecture

Propositions de la commission

CHAPITRE IV

CHAPITRE IV

CHAPITRE IV

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES ET  
TRANSITOIRES

DISPOSITIONS FINALES ET  
TRANSITOIRES

DISPOSITIONS FINALES ET  
TRANSITOIRES

DISPOSITIONS FINALES ET  
TRANSITOIRES