

N° 16

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 11 octobre 1995.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1)*  
*sur le projet de loi relatif aux transports.*

Par MM. Jean-François LE GRAND et Jacques ROCCA SERRA,

Sénateurs.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, président ; Gérard Larcher, Henri Revol, Jean Huchon, Fernand Tardy, vice-présidents ; Gérard César, William Chervy, Jean-Paul Émin, Louis Minetti, Louis Moinard, secrétaires ; Louis Althapé, Alphonse Arzel, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Georges Berchet, Jean Besson, Claude Billard, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Gérard Braun, Dominique Braye, Raymond Cayrel, Michel Charzat, Marcel-Pierre Cleach, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Fernand Demilly, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Jacques Dominati, Michel Doublet, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Jean-Paul Emorine, Léon Fatous, Philippe François, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginésy, Jean Grandon, Francis Grignon, Georges Guillot, Claude Haut, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Bernard Joly, Edmond Lauret, Jean-François Le Grand, Félix Leyzour, Kléber Malécot, Jacques de Menou, Louis Mercier, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Jean-Marc Pastor, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Roger Rigaudière, Roger Rinchet, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Josselin de Rohan, René Rouquet, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Jacques Sourdille, André Vallet .

Voir le numéro :

Sénat : 383 (1994-1995).

---

Transports.



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS .....	5
PREMIÈRE PARTIE EXPOSÉ GÉNÉRAL .....	7
I. UN « FOURRE-TOUT » MULTI-MODAL .....	7
II. DES DISPOSITIONS DE CARACTERE TECHNIQUE QUI SUSCITENT DES COMMENTAIRES POLITIQUES LIMITÉS.....	8
A. L'AMÉLIORATION SOUHAITABLE DE LA COORDINATION DE L'ACTION ENTRE LES DIVERS SERVICES CONCOURANT A LA SÉCURITÉ EN MER.....	9
B. LA DÉMOCRATISATION NÉCESSAIRE DE LA PROMOTION DANS LES CORPS DES AFFAIRES MARITIMES.....	9
C. LA SAUVEGARDE DU PAVILLON FRANÇAIS .....	10
D. LE CARACTÈRE CONTRASTÉ DES MESURES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN.....	11
E. L'ABSENCE DE TOUTE DISPOSITION RELATIVE AU TRANSPORT FLUVIAL.....	11
DEUXIÈME PARTIE EXAMEN DES ARTICLES .....	13
• <b>TITRE PREMIER Mesures relatives au transport maritime</b> .....	13
• <b>Chapitre premier Dispositions relatives à la francisation des navires</b> .....	13
• <i>Article premier</i> Francisation des navires ( <i>Articles 3 et 3.1 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967</i> ).....	13
• <i>Article 2</i> <b>Harmonisation des règles de francisation figurant au Code des douanes</b> ( <i>Article 219 du code des douanes</i> ).....	14
• <b>Chapitre II Dispositions relatives aux transports maritimes d'intérêt national</b> .....	15
• <i>Article 3</i> <b>Harmonisation des règles relatives aux transports maritimes d'intérêt national avec le Traité de Rome</b> ( <i>Articles premier, 3 et 4 de la loi n° 69-441 du 20 mai 1969</i> ).....	15
• <b>Chapitre III Dispositions relatives à la sécurité en mer</b> .....	17
• <i>Article 4</i> <b>Extension de l'application la législation sur le transport de matières dangereuses</b> ( <i>Articles premier, 6, 7-2 et 9-1 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983</i> ).....	17
• <i>Article 5</i> <b>Refonte de la loi du 7 juillet 1976 réprimant les opérations d'incinération en mer</b> ( <i>Articles 2 et 8 de la loi n° 76-600 du 7 juillet 1976</i> ).....	18
• <b>Chapitre IV Dispositions relatives aux compétences des agents de l'Etat en mer</b> .....	19
• <i>Article 6</i> <b>Autorisation d'accès à bord, et pouvoir de constatation des infractions des inspecteurs des affaires maritimes</b> ( <i>Articles 3, 4,5 et 7 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983</i> ) .....	20
• <i>Article 7</i> <b>Pouvoirs des inspecteurs des affaires maritimes en matière de pêche maritime</b> ( <i>Articles 16 et 19 du décret-loi du 9 janvier 1852</i> ).....	23
• <i>Article 8</i> <b>Rôle des inspecteurs des affaires maritimes Substitution du service au quartier</b> ( <i>Articles 6 et 7 de la loi n° 83-582 du 5 juillet 1983</i> ) .....	23
• <i>Article 9</i> <b>Transmission des rapports concernant les navires de pêche à l'inspecteur des affaires maritimes chef de quartier</b> ( <i>Article 5 de la loi n° 70-1264 du 23 décembre 1970</i> ).....	25
• <i>Article 10</i> <b>Constatation des infractions à la loi réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures</b> ( <i>Article 11 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983</i> ) .....	26

• <b>Article 11 Constatation des infractions à la loi relative à la prévention et à la répression de la pollution marine</b> (Article 8 de la loi n° 76-599 du 7 juillet 1976) .....	26
• <b>Article 12 Autorités habilitées à rechercher et constater les infractions en matière d'incinération en mer</b> (Article 11 de la loi n° 76-600 du 7 juillet 1976) .....	27
• <b>Article 13 Autorités habilitées en matière d'infractions à la loi relative à la responsabilité civile et à l'assurance en cas de pollution par les hydrocarbures</b> (Article 5 de la loi n° 77-530 du 26 mai 1977).....	28
• <b>Article 14 Autorités habilitées en matière d'infractions à la loi relative à l'exploration du plateau continental</b> (Articles 33 et 33-1 de la loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968).....	28
• <b>Article 15 Autorités habilitées à constater les infractions à la loi relative à la prospection, à la recherche et à l'exploitation des substances minérales</b> (Article 5 de la loi n° 76-646 du 16 juillet 1976).....	29
• <b>Article 16 Autorités habilitées à constater les infractions à la loi sur l'exploitation des grands fonds marins</b> (Article 15 de la loi n° 81-1135 du 23 décembre 1981).....	29
• <b>Article 17 Autorités habilitées à constater les infractions à la loi relative aux biens culturels maritimes</b> (Article 17 de la loi n° 89-874 du 1er décembre 1989) .....	30
• <b>Article 18 Autorités habilitées à constater les infractions à la police des épaves maritimes</b> (Article 2 de la loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961).....	31
• <b>Chapitre V Dispositions relatives au régime du travail et au régime social applicables sur les navires battant pavillon français</b> .....	31
• <b>Article 19 Adaptation du code du travail maritime au principe de la circulation des travailleurs dans la communauté européenne</b> (Articles 3 et 101 de la loi du 13 décembre 1926).....	31
• <b>Article 20 Adaptation du code des douanes au principe de libre circulation des travailleurs dans la Communauté européenne</b> (Article 221 du code des douanes).....	33
• <b>Article 21 Compétence en matière d'inspection du travail maritime</b> (Article L.742-1 du Code du travail) .....	33
• <b>Chapitre VI Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au territoire des terres australes et antarctiques françaises</b> .....	34
• <b>Article 22 Conditions d'immatriculation des navires au registre des terres australes et antarctiques françaises</b> .....	34
• <b>Titre II Mesures relatives au transport aérien</b> .....	38
• <b>Article 23 Modifications de la première partie (législative) du code de l'aviation civile</b> .....	38
• <b>Article 23 I-A Conditions d'immatriculation des aéronefs</b> (Article L.121-3 du code de l'aviation civile) .....	39
• <b>Article 23 I-B Définition de la location d'aéronefs</b> (Chapitre IV -nouveau- du titre II du livre premier et article L.124-1-nouveau- du code de l'aviation civile).....	41
• <b>Article 23 I-C Sanction des infractions aux règles relatives au certificat de transporteur aérien</b> (Article L.150-1-1 du code de l'aviation civile).....	42
• <b>Article 23 II Contrôles de sûreté dans les aéroports</b> (Article L.282-8 du code de l'aviation civile).....	43
• <b>Article 23 III-A Contrôle du fret embarqué par les entreprises transitaires</b> (Article L.321-7 -nouveau- du code l'aviation civile).....	50
• <b>Article 23 III B et C Coordination avec d'autres dispositions inscrites à l'article 23</b> (Intitulé du chapitre III du titre II du Livre III et article L.323-1 du code de l'aviation civile).....	54
• <b>Article 23 III D et E Conditions d'exercice du transport aérien public</b> (Articles L.323-2 et L.330-1 du code de l'aviation civile).....	56
• <b>Article 23 III - F Autorisation d'accès au marché</b> (Article L.330-2 du code de l'aviation civile).....	58

• <i>Article 23 III-G Consultation des organismes intéressés pour la délivrance d'une autorisation d'exploitation d'une liaison nationale</i> (Article L.330-3 du code de l'aviation civile).....	61
• <i>Article 23 III-H Dépôt préalable ou homologation administrative des tarifs</i> (Article L.330-8 du code de l'aviation civile).....	62
• <i>Article 24 Mise à jour de la loi relative à la démocratisation du secteur public</i> (Article 4 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983).....	63
• <i>Article 25 Exclusion de Saint-Pierre-et-Miquelon du champ d'application de certaines des nouvelles dispositions du code de l'aviation civile</i> .....	64
• <b>Titre III Mesures relatives au transport routier</b> .....	65
• <i>Article 26 Adaptations du code de la route</i> (Articles L premier, L.3, L.14, L.15, L.18, L.18-1, L.20 et L.40 du code de la route).....	65
• <b>ANNEXE N° 1</b> <i>Annexe n° 17 CONVENTION DE CHICAGO</i> .....	69
• <b>ANNEXE N° 2</b> <i>TEXTE DES RÉGLEMENTS COMMUNAUTAIRES COMPOSANT « LE TROISIÈME PAQUET » DE LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN</i> .....	83
• <b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	103
• <b>ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF</b> .....	159



## AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

Adopté en Conseil des ministres le 19 juillet 1995, le projet de loi n° 383 (Sénat 1994-1995) relatif aux transports qui vous est soumis a été déposé sur le bureau du Sénat le même jour.

Votre commission des Affaires économiques a confié le soin de rapporter le projet à M. Jean-François Le Grand (mesures relatives au transports maritime et au transport aérien) ainsi qu'à M. Jacques Rocca Serra (mesures relatives au transport routier).

Dans certaines de ses dispositions, le projet n'est pas dépourvu de toute similitude avec le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale le 18 novembre 1994 et relatif à la **sécurité et la modernisation des transports**, que le calendrier politique n'avait pas permis de soumettre à la lecture du Sénat au début de 1995. Il évoque également le projet de loi portant **diverses dispositions d'ordre maritime** déposé par le Gouvernement Cresson en janvier 1992.

Comme ces textes de loi, le projet qui nous est soumis revêt la forme, désormais familière aux parlementaires, des « diverses dispositions » ou du « fourre-tout » législatif.



**PREMIÈRE PARTIE**  
**EXPOSÉ GÉNÉRAL**

**I. UN « FOURRE-TOUT » MULTI-MODAL**

Le projet qui nous est soumis est, comme ses devanciers, **multi-modal** puisqu'il concerne aussi bien le transport maritime, que le transport aérien et le transport terrestre.

● Le titre premier, intitulé « Mesures relatives au transport maritime » est l'élément principal du projet qui nous est soumis, puisqu'à lui seul il regroupe vingt-deux des vingt-six articles du projet.

Il se divise en six chapitres d'inégale longueur.

Le chapitre premier est intitulé « Dispositions relatives à la francisation des navires ». Il comprend deux articles.

Le chapitre II, qui ne comprend qu'un seul article, est intitulé « Dispositions relatives aux transports maritimes d'intérêt national ».

Le chapitre III, intitulé « Dispositions relatives à la sécurité en mer » regroupe les articles 4 et 5.

Le chapitre IV « Dispositions relatives aux compétences des agents de l'Etat en mer » est le plus long car il regroupe les articles 6 à 18 du projet de loi.

Le chapitre V, qui comprend les articles 19 à 21, est intitulé « Dispositions relatives au régime du travail et au régime social applicables sur les navires battant pavillon français.

Enfin, le chapitre VI, qui ne compte que l'article 22, est intitulé « Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au Territoire des terres australes et antarctiques françaises ».

- Le titre II, qui regroupe les articles 23 à 25 du projet de loi, est consacré à des « Mesures relatives au transport aérien ».

- Enfin, le titre III, qui ne compte que le seul article 26, est intitulé « Mesures relatives au transport routier ».

## **II. DES DISPOSITIONS DE CARACTERE TECHNIQUE QUI SUSCITENT DES COMMENTAIRES POLITIQUES LIMITÉS**

Outre son absence d'unité, le projet de loi qui nous est soumis est caractérisé par son aspect essentiellement technique. Sa lecture, et a fortiori, sa compréhension est malaisée pour le profane. Cette extrême technicité conduit à réduire le commentaire politique qui peut en être fait.

**Cinq** points méritent cependant d'être évoqués :

- l'amélioration souhaitable de la coordination de l'action entre les divers services concourant à la sécurité en mer ;

- la démocratisation nécessaire de la promotion dans les corps des affaires maritimes ;

- la sauvegarde du pavillon français ;

- le caractère contrasté des mesures relatives au transport aérien ;

- l'absence de toute disposition ayant trait au transport fluvial.

**A. L'AMÉLIORATION SOUHAITABLE DE LA COORDINATION DE L'ACTION ENTRE LES DIVERS SERVICES CONCOURANT A LA SÉCURITÉ EN MER**

**La mer est un milieu par définition spécifique qui appelle l'intervention de véritables spécialistes familiarisés à ses particularités.**

A l'heure actuelle **quatre autorités distinctes y co-interviennent**. Deux d'entre elles relèvent du ministère de la Défense : la **marine nationale** et la **gendarmerie** qui, depuis 1973, a cessé d'être la « gendarmerie maritime ». L'une de ces autorités relève du ministère de l'Economie et des Finances : la direction des **douanes**. Enfin, la quatrième est l'administration des **affaires maritimes**.

L'examen du projet de loi et les consultations auxquelles il a donné lieu ont inspiré à votre Commission des affaires économiques et du Plan le sentiment que **certaines améliorations peuvent être apportées à la coordination des actions de ces quatre autorités**. Il paraît, en particulier, souhaitable que l'action des agents des Douanes soit bien complémentaire de celle des Affaires maritimes. Par ailleurs, alors que les gendarmes détiennent tous la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire et peuvent, à ce titre, monter à bord des navires, il paraît convenable que, dans les faits, une telle responsabilité soit réservée aux spécialistes des brigades côtières ou des arrondissements côtiers.

**B. LA DÉMOCRATISATION NÉCESSAIRE DE LA PROMOTION DANS LES CORPS DES AFFAIRES MARITIMES**

La création, en novembre 1992, d'un **corps nouveau des inspecteurs des affaires maritimes** a été, en elle-même, une mesure excellente. Ce corps, qui s'est substitué à celui des attachés des affaires maritimes, des inspecteurs de la navigation et du travail maritime et des inspecteurs mécaniciens de la marine marchande regroupe désormais des fonctionnaires civils de catégorie A.

Le corps civil des inspecteurs des affaires maritimes vient compléter les deux corps militaires des administrateurs des affaires maritimes et des officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes.

Mais pour que la « civilisation » du corps soit un succès complet, il conviendrait qu'existent des possibilités concrètes de promotion interne, c'est-à-dire d'accès aux postes de direction, pour les inspecteurs des affaires

maritimes. Tel n'est pas le cas actuellement. Sur les 157 membres du corps des administrateurs des affaires maritimes, un seul est issu de la base. Quant aux cent officiers du corps technique et administratif, s'ils accueillent dans leurs rangs d'anciens capitaines au long cours, ils ne sont pas encore ouverts à la base.

Il y donc là un sujet qui mérite réflexion.

### **C. LA SAUVEGARDE DU PAVILLON FRANÇAIS**

Tout a été dit sur l'urgence de la sauvegarde du pavillon français.

**Notre pays a besoin d'une marine marchande à la dimension de ses ambitions économiques et de son commerce extérieur mais aussi capable de répondre, si besoin était, à toute demande d'action extérieure, qu'il s'agisse d'action humanitaire ou de service de défense.**

Il n'y a pas, dans la remarque qui précède, de part pour la nostalgie, quelle que soit l'admiration que l'on peut garder pour l'époque héroïque de la marine à voile. Il s'agit d'une considération géo-stratégique de simple bon sens.

**Tout doit donc être fait pour sauvegarder notre pavillon national sur les mers.**

La création, depuis 1987, du pavillon des terres antarctiques et australes (TAAF) ou pavillon « Kerguelen » n'a, de ce point de vue, constitué qu'un expédient. Certes, depuis 1987, 159 navires ont fait l'objet d'une immatriculation dans les TAAF, dont 16 navires de servitude ou de recherche et 83 navires de commerce effectuant des relations internationales, soit un total de 2.995.330 tonnes de jauge brute (tjb).

Les plus optimistes diront que la flotte française a été sauvée par le pavillon « Kerguelen ». Telle n'est pas exactement la position de votre Commission des affaires économiques pour laquelle tout doit être fait, non pour assurer le passage de notre flotte sous pavillon « Kerguelen », mais pour maintenir le pavillon français.

**D. LE CARACTÈRE CONTRASTÉ DES MESURES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN**

Le titre II du projet regroupe des mesures ayant toutes un même objet -le droit du transport aérien-, mais des portées très sensiblement différentes.

Au sein d'un ensemble disparate de dispositions réglant des questions juridiques parfois complexes, mais rarement fondamentales, on distingue, en effet, deux réformes plus significatives.

La première -portée par l'article 24- vise à favoriser un meilleur dialogue social à l'intérieur du groupe Air France ce qui, dans le contexte actuel, souligne bien que le Gouvernement ne néglige aucun moyen pour soutenir la politique de redressement engagée dans l'ensemble du groupe.

La seconde réforme est plus ample (article 23 II et III-A), mais sa pertinence est -malheureusement-, elle aussi, soulignée indirectement par l'actualité, puisqu'elle vise à dégager de nouveaux moyens pour renforcer la sûreté des aéroports et du transport aérien.

Il n'en demeure pas moins que, dans tous les cas, les orientations présentées rencontrent l'approbation de votre commission. Aussi, les amendements qu'elle sera amenée à présenter au titre II visent essentiellement à conforter les mesures proposées.

**E. L'ABSENCE DE TOUTE DISPOSITION RELATIVE AU TRANSPORT FLUVIAL**

Texte « fourre-tout » et multi-modal, le projet de loi qui nous est soumis est caractérisé par l'absence de toute mesure relative au transport fluvial.

Cette lacune peut s'expliquer par la publication récente de la loi n°94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables. En revanche, elle peut paraître surprenante **alors que la profession fluviale traverse des difficultés sérieuses.**

Par ailleurs, l'effort de construction d'infrastructures à réaliser pour le désenclavement des divers bassins fluviaux, qui a été décidé, dans le cadre de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, se heurte à des difficultés de mise en oeuvre.

D'une part, le Fonds d'investissement des transports terrestres et voies navigables (FITTVN), institué par l'article 37 de la loi, a été marqué par la lente -et parfois contestée- mise en place de son comité de gestion.

D'autre part, **l'achèvement de la liaison inter-bassins à grand gabarit « Rhin-Rhône »**, décidée à l'article 36 de la même loi, **se heurte aux lenteurs de certains des partenaires à son financement** qui seraient tentés, selon certains commentateurs, de se retrancher derrière l'existence du FITTVN pour éluder leur contribution spécifique à la liaison « Rhin-Rhône ».

Votre commission des Affaires économiques et du Plan, dont le rôle a été déterminant dans l'adoption des articles 36 et 37 de la loi d'orientation saisit l'occasion que fournit le projet de loi qui nous est soumis pour rappeler le prix qui s'attache au respect des lois telles qu'elles ont été adoptées par la représentation nationale.

<p style="text-align: center;"><b>DEUXIÈME PARTIE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EXAMEN DES ARTICLES</b></p>
---

**TITRE PREMIER**  
**Mesures relatives au transport maritime**

**Chapitre premier**  
**Dispositions relatives à la francisation des navires**

*Article premier*  
**Francisation des navires**  
*(Articles 3 et 3.1 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967)*

L'article premier du projet de loi a trait à la « **francisation** » des navires. Aux termes de l'article 25 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, « **la francisation confère au navire le droit de porter le pavillon de la République française avec les avantages qui s'y attachent. Cette opération administrative est constatée par l'acte de francisation.** »

L'article premier du projet de loi a pour objet de modifier les articles 3, et 3.1 de la même loi de 1967, articles qui résultaient eux-mêmes de modifications apportées par la loi n° 75-300 du 29 avril 1975.

On remarquera que cette rédaction reprend les articles premier et 2 du projet de loi « Quilès - Le Drian » n° 2533 (AN 1992) portant diverses

dispositions d'ordre maritime que l'alternance politique n'avait pas permis de discuter.

Actuellement, la francisation est réservée aux navires qui appartiennent ou qui sont destinées à appartenir, au terme d'un crédit-bail, pour moitié au moins à des Français résidents ou ayant élu domicile en France pour leurs affaires administratives et judiciaires en France.

Il a été estimé que ces conditions n'étaient pas conformes aux articles 48, 52, 58 et 221 du Traité de Rome qui établissent la liberté de circulation et d'établissement des ressortissants de la Communauté européenne et leur participation à des sociétés bénéficiaires du droit d'établissement.

L'article premier du projet a pour effet de mettre en harmonie la rédaction des articles 3 et 3.1 de la loi de 1967 avec le Traité.

Notre pays a toutefois le souci de **préserver le lien substantiel entre les navires et le territoire national** tout en étendant la législation aux quinze Etats-membres de la Communauté européenne mais également aux Etats qui, sans être membres de la Communauté, sont parties à l'accord sur l'Espace unique européen, c'est-à-dire la Norvège, l'Irlande et le Liechtenstein.

Ainsi, lorsqu'une société qui possède un navire a son siège social situé sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne autre que la France, l'exploitation et l'utilisation du navire doivent être dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable sur le territoire français.

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

#### *Article 2*

#### ***Harmonisation des règles de francisation figurant au Code des douanes (Article 219 du code des douanes)***

L'article 2 du projet de loi répond, s'agissant du Code des douanes, au même souci d'harmonisation des règles de francisation des navires avec le Traité de Rome que l'article premier.

On remarquera, ici encore, que l'article 2 reprend, la rédaction proposée, dès janvier 1992, par l'article 3 du projet de loi « Quilès-Le Drian »

(AN n° 2533) portant diverses dispositions d'ordre maritime qui n'avait pu être discuté par le Parlement.

L'article 2 conduit à transposer dans le Code des douanes les assouplissements apportés par l'article premier à la loi du 3 janvier 1967.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 2 sans modification.**

## **Chapitre II**

### **Dispositions relatives aux transports maritimes d'intérêt national**

#### *Article 3*

#### **Harmonisation des règles relatives aux transports maritimes d'intérêt national avec le Traité de Rome**

(Articles premier, 3 et 4 de la loi n° 69-441 du 20 mai 1969)

L'article premier de la loi n° 69-441 du 20 mai 1969 dispose que « *les armateurs de nationalité française sont tenus d'assurer les transports maritimes présentant un caractère d'intérêt national* ».

A défaut d'accord amiable ou en cas d'inexécution de l'accord par l'armateur, la réquisition des services de ce dernier ou de l'usage des navires nécessaires peut intervenir par application des dispositions de l'ordonnance n° 59-367 du 26 mars 1959 relative à la réquisition des biens et des services et de son décret d'application n°62-367 du 26 mars 1962.

La loi du 20 mai 1969, qui a déjà reçu plusieurs mesures d'application, tous par la voie d'accord amiable, notamment lors de l'opération « Daguet », a eu pour mérite d'éviter le recours à la procédure lourde de la réquisition. Elle nécessite toutefois des aménagements liés à l'adaptation de la législation nationale aux traités européens.

La mise en conformité du régime de francisation des navires avec les dispositions du Traité de Rome, telle que prévue au chapitre premier du titre premier du présent projet ouvre l'accès au pavillon français à des navires appartenant à des ressortissants de la Communauté européenne. Il a semblé nécessaire d'ajouter un alinéa à l'article premier de la loi du 20 mai 1969 permettant d'appliquer ce dispositif aux **armateurs de nationalité étrangère disposant de navires battant pavillon français.**

Tel est l'objet du I de l'article 3.

Par ailleurs, la modification de l'article 3 du code du travail maritime, telle que prévue à l'article 19 du présent projet, vise à étendre la condition de nationalité française relative aux équipages au profit des ressortissants des Etats membres de la Communauté européenne ou des Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen. Une telle disposition risquerait, selon les experts, de rendre inopérantes certaines missions ponctuelles poursuivies par le ministère de la défense et nécessitant un équipage entièrement français à bord des navires marchands utilisés. Aussi, est-il apparu nécessaire d'ajouter à l'article 3 de la loi du 20 mai 1969 un alinéa permettant de déroger à ces sujétions nouvelles.

Tel est notamment l'objet du II de l'article 3.

Si les objectifs assignés aux armements lors des diverses applications de la loi du 20 mai 1969 ont pu être généralement atteints, des difficultés liées, selon l'exposé des motifs du projet qui nous est soumis, aux « *contours juridiques imprécis du cadre législatif actuel* » sont apparues s'agissant :

- des conditions dans lesquelles les ordres donnés par les autorités compétentes doivent être exécutés ;
- de l'étendue des sujétions que les mises à disposition ou la réquisition des services impliquent pour les personnels de l'armateur.

Le II de l'article 3 du projet vise à combler ces lacunes, en conférant au ministre utilisateur un moyen de droit tout en préservant les opérateurs - armateurs et équipages- des conséquences dommageables qui pourraient découler de l'utilisation d'un tel dispositif.

Enfin, dans une même perspective de clarification, le paragraphe III de l'article I associe les personnels de l'armateur à la réquisition des services qui pourrait éventuellement les concerner.

Il convient de préciser que les modifications de la loi du 20 mai 1969 contenues dans le présent projet ont recueilli un avis favorable, lors de la session du Conseil supérieur de la marine marchande du 7 avril 1992.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 3 sous réserve de deux amendements de précision.**

### **Chapitre III**

#### **Dispositions relatives à la sécurité en mer**

##### *Article 4*

#### **Extension de l'application la législation sur le transport de matières dangereuses**

(Articles premier, 6, 7-2 et 9-1 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983)

L'échouage récent de produits dangereux (détonateurs, pesticides) sur le littoral national, a conduit à renforcer notre dispositif législatif relatif à la sécurité des navires et de la navigation.

Il est, en particulier, apparu nécessaire de modifier la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution :

- en élargissant son champ géographique d'application à nos eaux territoriales, c'est-à-dire dans la limite des douze mille, et au cas de perte de marchandises dangereuses ;

- en insérant, dans son dispositif répressif, le principe de la responsabilité pénale des personnes morales ;

- en précisant, dans notre droit interne, les modalités du compte rendu des accidents mettant en cause des navires transportant des **cargaisons** de produits dangereux, rendu obligatoire depuis le 1er janvier 1994 par la nouvelle règle 7-1 du chapitre VII de l'annexe à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Safety of life at sea ou « Solas ») faite à Londres le 1er novembre 1974 et modifiée à Montego Bay tout en prévoyant des sanctions pénales en cas de méconnaissance de cette obligation.

Rappelons que la rédaction de Montego Bay a été tacitement acceptée par notre pays (cf JO L et D 1er septembre 1994 p. 12657 à 12673). Le texte proposé par le projet de loi pour l'article 7-2 à insérer dans la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 reprend, pour l'essentiel et parfois mot à mot, le texte de la convention. Il est permis cependant de regretter que l'expression de « *compte rendu(...) impossible à obtenir* », visée au quatrième alinéa de l'article 7-2, et qui reprend le texte même de la convention SOLAS, soit un peu imprécise dans la mesure où on ne peut affirmer que cette impossibilité résulte d'une cause technique (panne de transmission) ou de l'impéritie du commandant.

En revanche, l'intérêt principal de l'article 7-2 est d'étendre la zone d'application des sanctions, en cas de perte de marchandises dangereuses, non seulement aux navires étrangers navigant dans les eaux territoriales (deuxième alinéa) mais également aux navires étrangers navigant dans la zone économique exclusive, c'est-à-dire -conformément à la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976- à une distance de 200.000 milles marins des côtes.

**Votre commission des affaires économiques et du plan qui a consacré un important rapport d'information au sujet de la sécurité en mer, du transport de matières dangereuses et de la pollution du littoral (n° 500 Sénat 1993-1994) ne peut qu'être favorable à une telle disposition qu'elle vous propose d'adopter sous réserve d'un amendement de coordination et de la rectification d'une erreur matérielle.**

#### *Article 5*

#### **Refonte de la loi du 7 juillet 1976 réprimant les opérations d'incinération en mer (Articles 2 et 8 de la loi n° 76-600 du 7 juillet 1976)**

L'incinération en mer de déchets provenant de la production de pesticides, de plastiques, de produits pharmaceutiques, de solvants, avait été autorisée à titre de méthode intérimaire d'élimination de déchets, dans le cadre des conventions de Londres et d'Oslo, et a commencé au début des années 1970.

Le principe de telles autorisations n'avait, toutefois, été envisagé que dans le cadre d'une stratégie globale de gestion des déchets. L'objectif de mettre fin le 31 décembre 1994 à ce mode d'élimination a été annoncé par les commissions d'élaboration des conventions de Londres et d'Oslo.

Ces opérations sont actuellement soumises, en France, au régime d'autorisation institué par la loi n° 76-600 du 7 juillet 1976 qui renvoie à un décret en Conseil d'Etat la définition d'une procédure d'autorisation. Or, ce décret n'a jamais été publié. Les incinérations de déchets français étaient réalisées en mer du Nord, hors des eaux sous juridiction française.

En fait, les opérations d'incinération en mer ont cessé et il n'existe plus, au niveau mondial, de navire incinérateur. Les capacités de traitement à terre de ces déchets sont suffisantes et fonctionnent dans des conditions satisfaisantes de protection de l'environnement.

Dans une déclaration conjointe des 7 et 8 mars 1990, les ministres chargés de la protection de l'environnement des pays riverains de la mer du Nord sont convenus de mettre fin avant le 31 décembre 1994 aux incinérations dans cette mer.

L'article 5 du projet de loi qui nous est soumis a pour objet de remplacer le régime d'autorisation des incinérations en mer que fondait la loi n° 76.600 du 7 juillet 1976 par une interdiction pure et simple de telles opérations, tout en renforçant le régime pénal institué par la loi du 7 juillet 1976.

Les pénalités ont ainsi été harmonisées avec celles de l'article 22 de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau.

Seule restriction, s'agissant de la zone économique exclusive des deux cents milles marins : seules les peines d'amendes prévues aux articles 5 et 6 de la loi du 7 juillet 1976 pourront être prononcées.

**Votre commission vous propose d'adopter cet article sous réserve d'un amendement de coordination.**

#### **Chapitre IV**

##### **Dispositions relatives aux compétences des agents de l'Etat en mer**

Le chapitre IV du titre premier du projet tend à modifier certains textes relatifs aux interventions de l'administration en mer, essentiellement en y **intégrant les modifications d'ordre catégoriel ou fonctionnel intervenues dans le statut des inspecteurs des affaires maritimes.**

L'encadrement des services déconcentrés de l'administration de la mer est désormais composé de trois corps :

- les administrateurs des affaires maritimes ;

- les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes.

Ces deux corps relèvent de la fonction publique militaire ;

- un troisième corps civil de catégorie A, celui des **inspecteurs des affaires maritimes**, a vu son statut publié au Journal officiel du 15 novembre 1992. Suivant les souhaits émis par la section des finances du Conseil d'Etat le 26 mai 1992, il a été nécessaire, dans le projet qui nous est

soumis, de modifier les différents textes définissant les attributions des agents des affaires maritimes afin d'y intégrer le corps des inspecteurs des affaires maritimes qui s'est substitué à celui des attachés des affaires maritimes, des inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, des inspecteurs mécaniciens de la marine marchande ;

Corollaire de cette intégration, il était logique :

- de substituer à la notion strictement statutaire « d'administrateur des affaires maritimes » la notion fonctionnelle « d'officier ou inspecteur des affaires maritimes » ;

- de remplacer les termes « d'officier d'administration des affaires maritimes » par ceux « d'officier du corps technique et administratif des affaires maritimes » ;

- d'introduire les corps de « contrôleurs des affaires maritimes » et des « personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ».

Par ailleurs il a semblé nécessaire d'étendre aux commandants et officiers en second exerçant sur les bâtiments de la Marine nationale ou sur les aéronefs militaires, les compétences réservées exclusivement aux commandants en matière de constatation d'infractions.

#### *Article 6*

#### **Autorisation d'accès à bord, et pouvoir de constatation des infractions des inspecteurs des affaires maritimes**

(Articles 3, 4,5 et 7 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983)

L'article 6 du projet de loi vise à modifier diverses dispositions de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution.

Le quatrième alinéa de l'article 3 de cette loi autorise les personnels des affaires maritimes à exercer des contrôles directs sur les embarcations en procédant notamment à des visites à bord des navires. Il était nécessaire de préciser à nouveau, en les actualisant, les catégories d'agents autorisés à opérer de telles visites.

- La principale modification apportée par le I de l'article consiste à inclure la catégorie des **inspecteurs des affaires maritimes** dans la liste de ces agents.

Il est permis de s'interroger sur l'utilité de laisser subsister dans cette liste la catégorie des **gendarmes maritimes**. En effet, depuis 1973, la gendarmerie maritime a cessé de relever la Marine nationale pour être fondue dans la gendarmerie. De ce fait, tous les gendarmes -qui ont la qualité requise au regard de la police judiciaire- sont censés aujourd'hui avoir libre accès à tout navire sans qu'il soit besoin de le préciser. Votre rapporteur émet toutefois le souhait que, dans la pratique, seuls les personnels de gendarmerie ayant une bonne connaissance du milieu maritime se voient confier une telle mission et que toute **rivalité entre services** (gendarmerie, Marine nationale, Douanes, affaires maritimes) soit dépassée dans le souci du bien commun.

- Le II de l'article 6 complète l'article 4 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983.

L'article 4 autorise, en effet, les personnels des affaires maritimes, y compris, selon le cas, les inspecteurs et les contrôleurs, à constater les infractions aux règles de sécurité contenues dans ce même texte et dans certaines conventions internationales que la France a ratifiées en la matière.

On notera que sont visées notamment, les infractions aux **marques dites « de franc bord »**. Les marques de franc bord sont définies par une convention de 1966 qui fixe la charge maximum (load line) du navire pour que celui-ci navigue en sécurité. Celle-ci est matérialisée par un trait horizontal d'enfoncement du bateau, gravé sur la coque et recoupant un disque dit « de Plinson ».

Afin de renforcer la coopération des administrations intervenant en mer et pour garantir une meilleure sécurité du transport maritime, le C du paragraphe II prévoit d'autoriser les agents des douanes à appliquer ces règles de sécurité aux navires de **plaisance** et à contrôler les transports des marchandises dangereuses à bord des navires.

Il ne faut toutefois pas se dissimuler que cet élargissement de la compétence des agents de douane aboutira à renforcer la « concurrence » entre les divers services chargés du contrôle (Marine nationale, Gendarmerie, Affaires maritimes et Douanes).

- Le III de l'article 6 procède à une réécriture de l'article 5 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983.

L'actuel article 5 de la loi du 5 juillet 1983 fixe les conditions de mise en oeuvre des sanctions lorsque des infractions sont constatées par les autorités compétentes mentionnées à l'article 4.

Il est apparu nécessaire de modifier cet article afin de préciser les pouvoirs d'investigation de ces autorités en soumettant les opérations organisées de contrôle des navires (opérations type « coup de poing ») conformément aux principes dégagés par le Conseil constitutionnel en la matière et en précisant les compétences judiciaires en matière de jugement des infractions contenues à l'article 4 de la loi du 5 juillet 1983.

- Enfin, le paragraphe IV de l'article 6 du projet modifie l'article 7 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983.

Cet article 7 fixe les sanctions pénales applicables à toute personne qui fait ou tente de faire naviguer un navire sans titre de sécurité en cours de validité.

Il est proposé d'étendre l'application de ces peines à toute personne qui entraverait l'action des personnels de l'Etat lors des opérations de contrôle sur ces titres.

Le deuxième alinéa de l'article 7 est supprimé. Cet alinéa faisait obligation aux courtiers interprètes et conducteurs de navires de faire la déclaration de partance relative aux navires étrangers dont ils assuraient la conduite.

En outre, un alinéa nouveau vient préciser que toute entrave aux contrôles prévus à l'article 4 de la loi du 5 juillet 1983 est passible de peines prévues au premier alinéa, du même article 7, soit 1.000 à 100.000 francs d'amende et un emprisonnement d'un mois à un an ou l'une ou l'autre peine.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 6 sous réserve de trois amendements rédactionnels ou de précision.**

*Article 7*

**Pouvoirs des inspecteurs des affaires maritimes en matière de pêche maritime**

(Articles 16 et 19 du décret-loi du 9 janvier 1852)

Avec la loi n° 83-582 du 5 juillet 1983, le décret loi du 9 janvier 1852, modifié à de nombreuses reprises, constitue l'un des deux grands textes régissant, dans notre pays, l'exercice de la pêche maritime.

L'article 7 du projet qui nous est soumis en réalise le « toilettage » pour tenir compte de la création du corps des inspecteurs maritimes. Il a aboutira, dans les faits, à une relative « **démilitarisation** » de la fonction du contrôle.

A l'article 16 du décret loi -dont la rédaction résulte de la loi du 12 février 1930 modifiée par l'article 5 de la loi n° 70-1302 du 31 décembre 1970 - il est précisé que les inspecteurs ont qualité pour rechercher et constater les infractions.

A l'article 19 -dont la rédaction résulte de l'article 8 de la même loi du 31 décembre 1970-, il est précisé que les inspecteurs ont qualité pour diligenter des poursuites.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 7 sous réserve d'un amendement de précision.**

*Article 8*

**Rôle des inspecteurs des affaires maritimes**

**Substitution du service au quartier**

(Articles 6 et 7 de la loi n° 83-582 du 5 juillet 1983)

Avec le décret loi du 9 janvier 1852, la loi n° 83-582 du 5 juillet 1983 constitue l'un de deux principaux textes régissant l'exercice de la pêche maritime dans notre droit.

L'article 8 du projet qui nous est soumis vient mettre en harmonie cette loi avec les modifications statutaires intervenues pour les personnels des affaires maritimes.

Il est ainsi précisé que les **inspecteurs des affaires maritimes** peuvent rechercher et constater les infractions.

Il est en outre indiqué que détiennent ces pouvoirs non seulement les commandants mais aussi les commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la marine nationale ainsi que les chefs de bord des aéronefs de la marine nationale. Cette dernière précision vise l'accès aux navires porte-hélicoptères tels que les thoniers qui disposent d'hélicoptères pour détecter les bancs de poissons.

La référence à l'article 5 du décret n° 79-97 du 25 janvier 1979 s'agissant des contrôleurs des affaires maritimes est supprimée.

Enfin, l'expression de « **chef de quartier** » est remplacée par celle de « **chef de service** » pour préciser la qualité de l'officier (administrateur ou officier du corps technique) ou de l'inspecteur compétent pour opérer la saisie en vertu du premier alinéa de l'article 7 de la loi du 5 juillet 1983.

Cette dernière modification justifie un bref rappel historique.

Avant 1967, le quartier constituait la circonscription de base de l'Inscription maritime, administration distincte depuis 1903 de la marine nationale. En fait, le « quartier » correspondait au bassin d'emploi des ports. Il était largement fonction, pour son étendue, de l'activité maritime. Ainsi, les quartiers étaient-ils -et restent-ils- sensiblement plus nombreux sur les côtes bretonnes. En 1967, l'Inscription maritime s'est muée en administration des affaires maritimes. En 1984, la décentralisation a abouti à créer des **directions départementales** auprès des préfets.

Aujourd'hui, certains chefs de quartier sont, en même temps, directeurs départementaux (ex. : Alpes Maritimes). D'autres, comme à Concarneau ou au Guilvinec sont chefs de quartier -représentant du préfet maritime en vertu du décret de 1977- et ordonnateurs secondaires de l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) alors que le directeur départemental n'est parfois pas chef de quartier (ex. : Finistère).

Au total, il existe 45 quartiers métropolitains et 4 quartiers outremer.

A cette complexité des quartiers et des directions départementales s'ajoute le fait que les préfets maritimes représentants de l'Etat en mer (Brest, Toulon et Cherbourg) ne résident pas dans les mêmes villes que les préfets.

**Le « quartier » doit donc être adapté.** L'autorité de base de proximité sera désormais, si l'on suit l'expression du II de l'article 8 du projet, le « chef de service » soit au niveau de l'arrondissement, soit au niveau du département.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 8 sans modification.**

*Article 9*

**Transmission des rapports concernant les navires de pêche à l'inspecteur des affaires maritimes chef de quartier**

(Article 5 de la loi n° 70-1264 du 23 décembre 1970)

Sous une apparence anodine, l'article 9 est important sur le plan social et administratif.

Dans sa lettre, il consiste à rendre possible la transmission des rapports concernant les navires de pêche français, établis par les inspecteurs et officiers étrangers habilités, à l'inspecteur des affaires maritimes s'il est chef du service du port d'immatriculation du navire. La transmission est effectuée par les autorités françaises auxquelles les rapports ont été adressés.

Cette disposition résulte de l'adaptation de l'article 5 de la loi n° 70-1264 relative à la procédure à suivre en matière de contrôle international des pêches maritimes prévu par les conventions internationales.

Dans la rédaction actuelle de l'article 5, n'est envisagé que le cas où le chef de quartier est un administrateur des affaires maritimes.

La nouvelle rédaction proposée par le projet ouvre la possibilité d'accès à la responsabilité aux officiers du corps technique et administratif mais aussi aux inspecteurs des affaires maritimes, corps de catégorie A dont le statut a été, rappelons le, rendu public en novembre 1992.

Dans son principe, une telle extension est excellente. Toutefois, les consultations auxquelles a donné lieu le projet de loi laissent à penser qu'elle relève, pour l'instant, du voeu pieux en raison du « *verrouillage* » de fait qui régit la gestion des corps concernés pour l'accès aux postes de responsabilité.

**La commission des affaires économiques et du plan saisit donc l'occasion de l'examen de l'article 9 pour inviter le Gouvernement à examiner dans quelles conditions et dans quels délais une démocratisation véritable de l'accès aux responsabilités de chef de quartier, de chef de service et de directeur départemental des affaires maritimes pourrait être réalisée, notamment au profit des fonctionnaires du corps des inspecteurs maritimes.**

**Sous le bénéfice de cette observation, elle vous propose d'adopter l'article 9 sans modification.**

*Article 10*

**Constatation des infractions à la loi réprimant la pollution de la mer  
par les hydrocarbures**

(Article 11 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983)

L'article 10 tend à opérer une adaptation de l'article 11 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 qui énumère les autorités aptes à constater les infractions en matière de pollution de la mer par les hydrocarbures.

Il s'agit essentiellement :

- d'insérer dans cette liste les inspecteurs des affaires maritimes, en remplacement des inspecteurs de la navigation et du travail maritimes et des inspecteurs mécaniciens ;

- d'ajouter les commandants en second et officiers en second des bâtiments de la marine nationale, mais aussi les chefs de bord des aéronefs de la marine nationale.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 10 sous réserve d'un amendement rectifiant la numérotation des alinéas.**

*Article 11*

**Constatation des infractions à la loi relative à la prévention et à la répression de la pollution marine**

(Article 8 de la loi n° 76-599 du 7 juillet 1976)

L'article 11 -parallèle en cela à l'article 10- procède à un « toilettage » de l'article 8 de la loi n° 76-599 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs et à la lutte contre la pollution marine accidentelle.

L'article 8 fixe la liste des autorités habilitées à rechercher et à constater les infractions à la loi.

L'article 11 du projet de loi propose :

- d'insérer dans cette liste les inspecteurs des affaires maritimes, en remplacement des inspecteurs de la navigation et du travail maritimes et des inspecteurs mécaniciens ;

- d'étendre l'habilitation aux commandants en second et officiers en second des bâtiments de la marine nationale. On observera que les chefs de bord des aéronefs figuraient déjà dans la liste.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 11 sous réserve d'un amendement précisant la numérotation des alinéas.**

#### *Article 12*

**Autorités habilitées à rechercher et constater  
les infractions en matière d'incinération en mer  
(Article 11 de la loi n° 76-600 du 7 juillet 1976)**

L'article 12 procède au même « toilettage » que les articles 10 et 11 s'agissant de la loi n° 76-600 relative à la prévention et à la répression de la pollution de la mer par les opérations d'incinération.

L'article 11 de la loi qui fixe la liste des autorités habilitées à rechercher et à constater les infractions à la loi.

L'article 12 du projet de loi propose :

- d'insérer dans la liste les inspecteurs des affaires maritimes en remplacement des anciennes catégories d'inspecteur ;

- d'étendre l'habilitation aux commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la marine nationale.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 12 sous réserve d'un amendement précisant la numérotation des alinéas.**

*Article 13*

**Autorités habilitées en matière d'infractions à la loi relative à la responsabilité civile et à l'assurance en cas de pollution par les hydrocarbures**

(Article 5 de la loi n° 77-530 du 26 mai 1977)

L'article 13, à l'image des articles 10 à 12, procède à la mise à jour de l'article 5 de la loi n° 77-530 du 26 mai 1977 relative à la responsabilité civile et à l'obligation d'assurance des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures.

Il s'agit d'insérer dans la liste des autorités habilitées à rechercher et constater les infractions en ce domaine, les inspecteurs des affaires maritimes en remplacement des anciennes catégories d'inspecteurs.

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

*Article 14*

**Autorités habilitées en matière d'infractions à la loi relative à l'exploration du plateau continental**

(Articles 33 et 33-1 de la loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968)

Comme les articles 10 à 13, l'article 14 procède à une refonte de la loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à la prospection du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles.

Il s'agit de compléter, à l'article 33, la liste des autorités habilitées à constater les infractions en ce domaine, en y incluant :

- les inspecteurs des affaires maritimes ;
- les commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la marine nationale.

Il s'agit ensuite de substituer, à l'article 33-I la notion de chef de service à celle de chef de quartier.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 14 sous réserve d'un amendement précisant la numérotation des alinéas.**

*Article 15*

**Autorités habilitées à constater les infractions à la loi relative à la  
prospection, à la recherche et à l'exploitation  
des substances minérales**

(Article 5 de la loi n° 76-646 du 16 juillet 1976)

L'article 15 -comme les articles 10 à 14- procède à une réécriture de l'article 5 de la loi n° 76-646 du 16 juillet 1976 relative à la prospection, à la recherche et à l'exploitation des substances minérales non visées à l'article 2 du code minier et contenues dans les fonds marins du domaine public métropolitain.

Il s'agit d'inclure parmi les autorités habilitées à constater les infractions en ce domaine :

- les inspecteurs des affaires maritimes et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;

- les commandants en second et officiers en second des bâtiments de la marine nationale.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 15 sous réserve d'un amendement de précision.**

*Article 16*

**Autorités habilitées à constater les infractions  
à la loi sur l'exploitation des grands fonds marins**  
(Article 15 de la loi n° 81-1135 du 23 décembre 1981)

L'article 16, comme les articles 10 à 15, opère une adaptation de l'article 15 de la loi n° 81-1135 du 23 décembre 1981 sur l'exploration et l'exploitation des ressources minérales des grands fonds marins.

Il s'agit, une fois encore, de compléter la liste des autorités habilitées à constater les infractions en ce domaine en y incluant :

- les inspecteurs des affaires maritimes et les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;

- les commandants en second et officiers en second des bâtiments de la marine nationale.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 16 sous réserve d'un amendement précisant la numérotation des alinéas.**

*Article 17*

**Autorités habilitées à constater les infractions  
à la loi relative aux biens culturels maritimes  
(Article 17 de la loi n° 89-874 du 1er décembre 1989)**

L'article 17 -comme les articles 10 à 16- adapte l'article 17 de la loi n° 89-874 du 1er décembre 1989 relative aux biens culturels maritimes et modifiant la loi du 27 septembre 1941 portant réglementation des fouilles archéologiques.

Il s'agit de compléter la liste des personnes habilitées à constater les infractions à cette loi, en y incluant :

- les inspecteurs des affaires maritimes ;

- les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ;

- les commandants en second et officiers en second des bâtiments de la marine nationale.

**Votre commission des affaires économiques et du plan dont l'attachement au patrimoine maritime est bien connu, vous invite à adopter cet article, sous réserve d'un amendement de précision.**

*Article 18*

**Autorités habilitées à constater les infractions  
à la police des épaves maritimes**  
(Article 2 de la loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961)

L'article 18, dans le même esprit que les articles 10 à 17, procède à la mise à jour de l'article 2 de la loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes.

Il s'agit d'inclure dans la liste des personnes habilitées à constater les infractions à cette loi les inspecteurs des affaires maritimes, pour autant qu'ils accèdent à la responsabilité de chef de service.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 18 sous réserve d'un amendement de précision concernant les alinéas à modifier.**

**Chapitre V**

**Dispositions relatives au régime du travail et au régime social applicables  
sur les navires battant pavillon français**

Le chapitre V du titre premier du présent projet vise à adapter le régime du travail applicable aux marins, en mettant en conformité avec les normes communautaires certaines dispositions du code du travail, du code du travail maritime et du code des douanes.

*Article 19*

**Adaptation du code du travail maritime au principe de la circulation des  
travailleurs dans la communauté européenne**  
(Articles 3 et 101 de la loi du 13 décembre 1926)

La loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime dans son article 3, deuxième alinéa, dispose que « *personnel d'un navire doit, dans une proportion définie par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, être français* ».

Bien qu'elle n'ait plus été opposée aux ressortissants de la Communauté européenne depuis 1974, il convenait de mettre cette disposition en conformité avec le principe communautaire de la libre circulation des travailleurs.

Le projet de loi n° 2533 (AN) portant diverses dispositions d'ordre maritime, dans son article 5 tendait déjà, en janvier 1992, à cette harmonisation. L'article 19 qui vous est soumis en reprend les termes.

Toutefois, en application du principe de réservation de certains emplois à des ressortissants nationaux reconnu à l'article 55 du Traité de Rome, **l'Etat entend maintenir l'exigence de la nationalité française pour le commandant et l'officier chargé de sa suppléance, en raison des prérogatives d'ordre public et de sécurité publique qui leur sont attribuées par la législation.**

Le I de l'article 19 permet de concilier ces deux exigences et d'étendre l'application de ces dispositions non seulement aux ressortissants des quinze Etats de la Communauté européenne mais aussi aux **ressortissants des Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen** (Norvège, Irlande, Liechtenstein).

Actuellement, les dispositions des articles 95, 96 et 101 du code du travail maritime, portant sur les conditions dans lesquelles, en dehors d'une faute grave du salarié, la résiliation du contrat d'engagement maritime peut intervenir, limitent la possibilité, pour le marin, de démissionner dans un port français métropolitain ou d'outre-mer.

Depuis 1991, les instances de l'Organisation internationale du travail ont considéré ce dispositif comme non conforme aux termes de l'article 9 de la convention n° 22 de l'Organisation internationale du travail (OIT) que la France a ratifiée et suggéré à la France de modifier en ce sens l'article 101 du code du travail maritime.

Tel est l'objet du II de l'article 19.

La législation du travail applicable aux personnels navigants sur les navires de commerce, de pêche ou de plaisance constitue un domaine spécifique du droit du travail. Aussi, a-t-il semblé nécessaire de confier aux officiers et personnels civils relevant du ministère chargé de la marine marchande le contrôle exercé sur l'application de cette réglementation.

Le III de l'article 19 du projet permet ainsi de substituer à la notion « d'autorité maritime » les termes « d'autorité chargée de l'inspection du travail maritime » dans les dispositions du code du travail maritime.

En outre, les IV et I de ce même article permettent d'insérer dans le code du travail maritime un titre spécifique à l'inspection du travail maritime.

Les dispositions de ce nouveau titre renvoient aux deuxième et troisième alinéas de l'article L.742-1 du code du travail créés, dans la même logique, par l'article 21 du présent projet déterminant le régime de l'inspection du travail maritime.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 19 sous réserve d'un amendement rédactionnel et d'un amendement abrogeant, par coordination, l'article 132 du Code du travail maritime.**

#### *Article 20*

#### **Adaptation du code des douanes au principe de libre circulation des travailleurs dans la Communauté européenne**

(Article 221 du code des douanes)

L'article 221 du Code des Douanes prévoit, dans les mêmes termes que le Code du travail maritime, que « *le personnel d'un navire portant le pavillon français doit, dans une proportion définie par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, être français* ».

L'article 20 du projet de loi permet de concilier, dans cet article, l'exigence de nationalité française pour le commandant et le principe communautaire de libre circulation.

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

#### *Article 21*

#### **Compétence en matière d'inspection du travail maritime**

(Article L.742-1 du Code du travail)

L'article 21 du projet est à mettre en liaison avec l'insertion, dans le Code du travail maritime, d'un titre VIII intitulé « Inspection du travail maritime » prévue à l'article 19 du présent projet de loi.

Il convient de rappeler que la Cour de Cassation, dans un arrêt « Verdier » du 12 janvier 1993, a affirmé le caractère **spécifique** du code du travail maritime. Ne sont,

ainsi, applicables au travail maritime que les articles du Code du Travail expressément prévus.

Dans cette perspective, l'article 21 du projet complète la rédaction de l'article L.742-1 du Code du travail.

L'inspection du travail des marins de commerce, pêche et plaisance est ainsi confiée aux officiers et fonctionnaires (c'est-à-dire les inspecteurs mais aussi les contrôleurs de niveau B) relevant du ministère de la marine marchande.

Un décret en Conseil d'Etat fixera la répartition, entre ces agents, des compétences attribuées à l'inspecteur du travail, aux directeurs départemental et régional du travail et de l'emploi dans ce domaine.

L'article 21 énumère, en outre, les personnels civils et militaires compétents pour constater les infractions à l'ensemble de la réglementation du travail applicable aux marins.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 21 sans modification.**

## **Chapitre VI**

### **Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au territoire des terres australes et antarctiques françaises**

#### **Article 22**

##### *Conditions d'immatriculation des navires au registre des terres australes et antarctiques françaises*

L'article 22 du projet de loi qui nous est soumis est, oserait-on dire, **une vieille connaissance.**

**Il reprend**, en effet, l'essentiel de ce qui était devenu **l'article 27** du projet de loi adopté, par l'Assemblée nationale le 18 novembre 1994, en première lecture, après déclaration d'urgence, **relatif à la sécurité et à la modernisation des transports.** On se souvient que les impératifs du calendrier avaient contraint le Gouvernement d'alors à ne pas inscrire la discussion de ce projet de loi à l'ordre du jour du Sénat lors de la session extraordinaire de janvier 1995.

La rédaction de cet article était due à la volonté du Gouvernement de **légaliser une matière dans laquelle les règlements pris étaient contestés.**

L'immatriculation est en effet régie par un décret modifié du 20 mars 1987 (JO L et D 24 mars 1987 p. 3312) et un recours reste pendant -depuis quelque huit années- sur ce décret devant le Conseil d'Etat.

L'article 22 du projet qui nous est soumis reprend l'esprit du décret du 20 mars 1987 dans -précise le ministère- le but de faciliter la survie d'une flotte française.

S'agissant du fond, il convient de rappeler l'état du dossier du pavillon des Terres antarctiques et australes françaises.

Depuis une quinzaine d'années, il était apparu nécessaire d'assurer la survie de l'immatriculation française de la flotte de commerce et de mettre un frein au phénomène croissant de « dépaillonnement », qui entraînait le transfert de nos navires vers des pavillons de complaisance. Un décret et quatre arrêtés d'application du 20 mars 1987 ont ainsi permis la création du pavillon des terres antarctiques et australes françaises (TAAF), ou **pavillon « Kerguelen »**.

A l'exemple d'autres Etats européens, comme l'Allemagne, qui instituaient des « pavillon bis », le **registre « Kerguelen »** a établi pour certains types de navires, dont l'armement est de plein fouet soumis à la concurrence internationale -notamment les navires de transport international de vrac sec ou liquide, à l'exclusion des transporteurs de pétrole brut-, un système d'immatriculation allégé, assouplissant notamment les conditions de nationalité du personnel de bord. Sous le registre des TAAF, un quart de l'équipage au moins doit être français ainsi que le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance.

Au 1er juillet 1995, 159 navires étaient immatriculés à Port-aux-Français aux Kerguelen, totalisant 2.995.330 tonneaux de jauge brute. Il a pu être ainsi considéré, par les plus optimistes, que **l'existence du registre aux TAAF a permis de sauver le pavillon français.**

A cette même date, le nombre total de marins embarqués à bord des navires immatriculés aux TAAF s'élevait à 1.556, répartis comme suit :

Nombre de postes embarqués	Français	Etrangers	Total
Officiers	513	120	633
Personnels d'exécution	352	571	923
Total	865	691	1556

Les navires immatriculés aux TAAF utilisent, pour plus de la moitié, du personnel français (plus de 38 % pour le personnel d'exécution).

Depuis le 4 août 1993, le pavillon « Kerguelen » est marqué par deux caractéristiques :

- la part de l'équipage pouvant être prise en compte au titre des mesures d'allégement des charges sociales patronales au régime social des marins est portée de 35 % à 70 % ;

- le pavillon est ouvert à tous les navires de commerce international exploités en ligne régulière ou en transport à la demande, à l'exception des transports de passagers.

**Le nouveau régime exerce toutefois des effets que certains commentateurs ont qualifié de « contrastés » sur l'emploi des navigants français.**

D'une part, l'ouverture des possibilités d'immatriculation à une nouvelle catégorie de navires a conduit les armateurs nationaux à diminuer leurs effectifs de navigants français afin de réduire l'écart de compétitivité par rapport à leurs principaux concurrents étrangers. Cet élément doit cependant être relativisé, selon les experts, par le nombre de sorties de la flotte française qui a été, en contrepartie, évité.

Les réductions d'effectifs ont été échelonnées dans le temps et négociées au niveau de chaque entreprise, par des plans sociaux dans le cadre desquels l'Etat veille à ce que l'ensemble des dispositifs d'aide, notamment au reclassement, soient correctement mobilisés.

A contrario, ce mouvement est ralenti par l'extension de l'allégement des charges qui a permis, pour les navires de lignes régulières transférées du registre métropolitain, de conserver une proportion de navigants français supérieure au minimum obligatoire.

De plus, la prise en compte de 70 % de l'équipage au titre de l'allégement des charges sociales semble exercer un effet à l'embauche de navigants français sur l'ensemble des navires immatriculés aux TAAF.

Si le jeu combiné de ces deux tendances est difficile à quantifier, il convient en 1993 de constater la répartition des nouveaux postes de navigants entre français (+ 69 %) et étrangers (+ 38 %) était inversée sur les navires immatriculés au TAAF.

**Au total, l'extension du régime d'immatriculation dans les TAAF aux navires de lignes régulières internationales de fret a permis de maintenir sous pavillon national la plus grande partie des navigants**

**français dans ce secteur d'activité, de renforcer la compétitivité française et de sauvegarder l'essentiel du savoir faire maritime de notre pays.**

Dans sa rédaction actuelle, l'article 22 du projet soulève deux interrogations.

La première tient au fait que cette rédaction ne tient pas compte de deux amendements rédactionnels adoptés par l'Assemblée nationale, avec avis favorable du Gouvernement (Cf. J0 AN 18 novembre 1994 p. 7209-7210), sur proposition du rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

La seconde tient à la disparition des deux derniers alinéas de l'article, tel qu'il résultait de son adoption par l'Assemblée nationale en novembre 1994.

Or, ces deux alinéas précisaient :

- d'une part que les dispositions n° 52-1322 du 15 décembre 1952 instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'Outre-mer, ainsi que les articles 16 à 23 et 72 à 78 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime s'appliquent aux navires immatriculés dans le ressort du territoire des Terres australes et antarctiques françaises ;

- d'autre part, que lorsque le marin embarqué ne réside pas en France, les parties au contrat d'engagement maritime peuvent appliquer la loi du lieu de résidence du marin pour fixer les conditions d'engagement, de rémunération, de congés et de rapatriement ainsi que le régime de protection sociale.

Le souci d'une harmonie avec les dispositions adoptées par nos collègues députés pourrait conduire à suggérer que soit reprise dans la rédaction de l'article 22 du projet de loi l'intégralité du texte adoptée par nos collègues députés en novembre 1994. **Mais le caractère constitutionnel de ces dispositions de même que leur conformité aux Traités régissant l'Union européenne prête à interrogation du fait de la rupture de l'égalité qu'ils postulent entre marins français et marins étrangers.**

**Votre commission vous propose, en conséquence, d'adopter l'article 22 sous la seule réserve de deux amendements rédactionnels.**

## **Titre II**

### **Mesures relatives au transport aérien**

Ce titre II, composé de trois articles, regroupe l'ensemble des dispositions qui, au sein du projet de loi, modifient des règles de nature législative regroupées dans le code de l'aviation civile.

#### **Article 23**

*Modifications de la première partie (législative)  
du code de l'aviation civile*

L'article 23 du projet de loi est divisé en trois parties (numérotées I à III) dont deux (la première et la troisième) sont elles-mêmes divisées en plusieurs paragraphes (A à C pour le I, A à H pour le III). Chacune de ces divisions correspond à une proposition de modification de la partie législative du code de l'aviation civile. Au total, ce sont onze articles qu'il est ainsi projeté d'amender, de remplacer ou d'insérer dans les trois premiers livres de ce code.

Les changements proposés ont un triple objet :

- ❶ harmoniser certaines des dispositions du livre premier du code de l'aviation civile, relatif aux aéronefs, avec les règles posées par le droit européen ou d'autres livres du même code (I) ;
- ❷ établir de nouvelles procédures de contrôle des passagers et du fret embarqués dans les aéroports français (II et A du III) ;
- ❸ transposer en droit national les règlements communautaires composant ce qu'il est convenu d'appeler le « troisième paquet » de libéralisation du transport aérien (III B à H).

A quelques exceptions près <sup>1</sup>, la grande majorité de ces dispositions a été examinée en novembre 1994 par l'Assemblée nationale dans le cadre de la discussion, en première lecture, du projet de loi relatif à la sécurité et à la modernisation des transports, présenté par M. Bernard Bosson qui était alors ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

A cette occasion, à l'initiative de sa commission des lois, l'Assemblée nationale avait apporté à ces textes plusieurs amendements qui

---

<sup>1</sup> Articles L.121-3 (I-A), L.124-1 (I-B), L.150-1 (I-C), article L.323-1 (III-C) et changement d'intitulé du chapitre III du titre II du livre III du code de l'aviation civile (III-B).

avaient reçu un accueil favorable du Gouvernement. Cependant, celles de ces mesures qui figurent aujourd'hui dans le texte présenté par M. Bernard Pons, ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports et Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'état, chargé des Transports, sont soumises au Sénat dans la rédaction initiale du projet de loi « Bosson » et ne tiennent pas compte des modifications que les Députés y avaient introduites.

Renseignements pris par votre Rapporteur, seules des contraintes de délai et de procédure expliquent cette situation. Aussi, votre Commission des Affaires économiques sera-t-elle amenée à vous proposer de retenir plusieurs de ces modifications, votées il y a neuf mois par l'Assemblée nationale, en raison de leur pertinence et dans le souci de faciliter le dialogue entre les deux Assemblées au cours de la navette.

## **1. L'adaptation de certaines dispositions relatives aux aéronefs**

### **Article 23 I-A**

Conditions d'immatriculation des aéronefs  
(Article L.121-3 du code de l'aviation civile)

La nouvelle rédaction de l'article L.121-3 du code de l'aviation civile, que propose l'article 23 du projet de la loi, vise à rendre conforme au droit communautaire et à l'accord sur l'Espace économique européen les règles législatives régissant l'immatriculation en France des aéronefs, c'est-à-dire de tous les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs<sup>1</sup>.

En effet, en vertu de l'article L.121-1 du code de l'aviation civile, un aéronef ne peut circuler dans notre pays que s'il est immatriculé.

Actuellement, sauf dérogation accordée par le ministre chargé de l'aviation civile, l'article L.121-3 limite la possibilité de cette immatriculation aux seuls aéronefs appartenant à une personne physique française ou à une personne morale dont les dirigeants<sup>2</sup> possèdent la nationalité française.

---

<sup>1</sup> Au sens de l'article L.110-1 du code de l'aviation civile.

<sup>2</sup> Les associés en nom ou les commandités dans les sociétés de personnes ; les propriétaires de la majorité des parts et les gérants dans les sociétés à responsabilité limitée ; le président-directeur général et la majorité des membres du conseil d'administration dans les sociétés anonymes ; les administrateurs et les trois quarts des membres dans les associations.

Or, le règlement (CEE) n° 2407/92 concernant les licences des transporteurs aériens, d'une part, et l'accord sur l'Espace économique européen, d'autre part, prévoient que chacun des États concernés accepte d'immatriculer, dans les mêmes conditions, les aéronefs qui appartiennent à leurs ressortissants et ceux qui sont détenus par des personnes physiques ou morales originaires des autres pays membres de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen.

La nouvelle rédaction proposée par l'article L.121-3 tend à assurer le respect de cette exigence. En vertu de ce texte, les aéronefs pouvant être immatriculés en France seraient donc :

- non seulement ceux appartenant à une personne physique française ou à une personne morale constituée en conformité avec la loi française et ayant son siège statutaire ou son principal établissement sur le territoire national ;

- mais, aussi, ceux possédés soit par un ressortissant d'un État membre de la Communauté européenne ou d'un autre État signataire de l'Accord sur l'Espace économique européen, soit par une personne morale constituée en conformité avec la législation d'un des États précités et ayant son siège statutaire ou son principal établissement sur le territoire d'un de ces États.

Par ailleurs, le nouveau texte autorise -à l'instar du droit actuel- la délivrance d'immatriculation, à titre exceptionnel, par l'autorité administrative. Ceci permettra notamment la circulation, en France, d'avions appartenant à des sociétés extracommunautaires, mais exploitées -en location-bail par exemple- par des compagnies françaises.

Précisons enfin que l'application du dispositif présenté ne permettra nullement qu'un aéronef puisse être immatriculé, simultanément, en France et à l'étranger. En effet, les articles L.121-4 et L.121-5 du code de l'aviation civile, qui ne se trouvent nullement modifiés du fait de la nouvelle rédaction de l'article L.121-3, disposent :

- d'une part, « *qu'un aéronef immatriculé en France perd la nationalité française si ... son propriétaire le fait immatriculer en pays étranger* »

- et, d'autre part, « *qu'un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre français qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger* ».

Au vu de l'ensemble des éléments qui viennent d'être exposés, votre commission vous propose d'adopter **sans modification** le dispositif soumis à votre examen.

### **Article 23 I-B**

#### *Définition de la location d'aéronefs*

(Chapitre IV -nouveau- du titre II du livre premier et article L.124-1-nouveau- du code de l'aviation civile)

Le paragraphe B du I de l'article 23 a un double objet. En premier lieu, il introduit, au sein du titre II du livre premier du code de l'aviation civile, un chapitre IV (nouveau) intitulé « *location et mise à disposition d'aéronefs* ». En second lieu, il crée dans cette nouvelle division, un article unique visant à préciser la notion juridique de la location d'aéronef.

Quant au fond, la définition de la location d'aéronef donnée par le nouvel article L.124-1 est, en tous points, identique à celle qui figure déjà à l'alinéa premier de l'article L.323-1 du code de l'aviation civile.

Mais, l'insertion ainsi réalisée tend à rectifier une ambiguïté relative au champ d'application de cette disposition. En effet, elle figure, actuellement, dans une partie du code de l'aviation civile qui traite uniquement du contrat de transport aérien (Titre II du Livre III). Or, tel qu'il est défini, ce type de contrat ne joue pas en cas de mise à disposition d'un avion « coque-nue » -c'est-à-dire sans équipage-, qui est la caractéristique de la location d'aéronef. Dans les cas de cession temporaire d'appareil, le contrat de transport aérien ne joue que pour les mises à disposition d'avions avec équipage, ce qui correspond à la notion d'affrètement.

L'inscription de la définition précitée au Livre premier du code en permettra donc une lecture moins équivoque.

Il convient d'ailleurs de signaler ici que, par cohérence, le III (B et C) du présent article 23 supprime le premier alinéa de l'article L.323-1 et modifie l'intitulé du chapitre dans lequel s'inscrit ce dernier article.

Cette réorganisation, visant à renforcer la rigueur juridique du code de l'aviation civile, rencontre l'approbation de votre commission qui vous propose d'adopter le paragraphe B du I de l'article 23 **sans modification**.

### **Article 23 I-C**

*Sanction des infractions aux règles relatives  
au certificat de transporteur aérien  
(Article L.150-1-1 du code de l'aviation civile)*

Le dernier paragraphe du I de l'article 23 insère un article L.150-1-1 au sein du titre qui, dans le Livre premier du code de l'aviation civile, regroupe les dispositions pénales.

Cet article L.150-1-1 institue une peine d'un an d'emprisonnement et une amende de 500.000 francs pour sanctionner l'exploitation d'un aéronef pour une ou plusieurs opérations de transport aérien public, effectuées en violation des règles relatives au certificat de transport aérien (absence d'un certificat en cours de validité ou irrespect des prescriptions dudit certificat).

Ce certificat a été instauré par le règlement communautaire n° 2407/92 du 23 juillet 1992 relatif aux licences d'exploitation des transporteurs aériens. Il est destiné à attester la capacité technique des entreprises qui exercent l'activité de transport aérien. Il contribue ainsi à assurer la sécurité des personnes et des biens transportés ou survolés.

En conséquence, votre commission estime que les peines prévues pour réprimer les infractions aux règles relatives à la détention et au respect des prescriptions de ce certificat ont un caractère dissuasif tout à fait justifié. Ces peines correspondent, d'ailleurs, à celles prévues à l'article L.150-1 en cas de circulation d'un avion sans document de navigabilité ou dans des conditions non conformes aux règles de sécurité prévues par le code de l'aviation civile.

C'est pourquoi, il vous est proposé d'adopter le dispositif présenté, sous réserve de **deux modifications** de forme visant à harmoniser la terminologie utilisée avec celle habituellement employée en droit pénal.

## **2. Institution de nouvelles procédures de contrôle des passagers et du fret embarqués dans les aéroports français**

### *Article 23 II*

#### **Contrôles de sûreté dans les aéroports (Article L.282-8 du code de l'aviation civile)**

La nouvelle rédaction de l'article L.282-8 du code de l'aviation civile, que propose le II de l'article 23 du projet de loi, a pour but d'étendre les compétences des agents de droit privé qui peuvent être agréés par l'autorité publique pour effectuer des contrôles de sûreté dans les aéroports.

Ces contrôles de sûreté sont, d'une manière générale, ceux qui sont déployés dans les aéroports, en vue de prévenir tout acte de malveillance pouvant avoir pour effet de porter atteinte à la sécurité tant des personnes employant des moyens de transport aérien que de ces moyens eux-mêmes. En bref, les mesures de sûreté constituent une facette -de plus en plus importante- de la sécurité aérienne, le terme de sécurité englobant, quant à lui, toutes les règles propres à garantir la fiabilité du transport aérien et à donner, au passager, l'assurance d'arriver sain et sauf à destination.

Pour être plus précis et éviter que l'enchevêtrement des deux notions de sécurité et de sûreté perturbe la compréhension du texte examiné, on peut ajouter que :

- la préoccupation générale de sécurité s'exprime au travers des règles qui imposent des normes de fabrication, d'utilisation et d'entretien des avions, des critères de formation et de qualification des équipages, ainsi qu'une organisation de la circulation aérienne garantissant le bon déroulement des vols et les meilleures conditions possibles de décollages et d'atterrissages ;

- les mesures dites de sûreté rassemblent, quant à elles, les dispositions prises pour « *organiser, coordonner, mettre en oeuvre, évaluer et contrôler les moyens humains et matériels nécessaires à la protection de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite* », cette dernière qualification désignant la capture, le détournement ou le sabotage d'un aéronef ou des tentatives en ce sens.

Selon certains spécialistes, tel M. Bernard Mark (Aéroports magazine n° 238), la difficulté à traduire la sûreté en terme d'aviation civile trouve son origine dans le sens particulier que lui donnent les Anglo-Saxons, lesquels parlent de « *safety* » pour ce qui se rapporte à la sécurité de la navigation aérienne (on s'efforce de prévoir la météo, d'éviter les orages, de prévenir les défaillances mécaniques ou humaines) et de « *security* » à propos de protection contre la piraterie, le terrorisme, etc... Comme le vocabulaire aérien français comportait déjà, au sens large, le mot sécurité, les experts ont alors décidé d'employer « *sûreté* » pour exprimer la protection de l'aviation civile contre des agressions volontaires, au sens où elles sont définies par l'annexe 17 de la Convention de Chicago passée au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) : « *Chaque Etat contractant prendra des mesures pour empêcher que des armes, des explosifs ou tous autres engins dangereux pouvant être employés pour commettre un acte d'intervention illicite et dont le port ou le*

*transport n'est pas autorisé, ne soient introduits, par quelque moyen que ce soit, à bord d'un aéronef effectuant un vol d'aviation civile international. »*

Le texte qui nous est soumis tend à permettre un renforcement des moyens de sûreté mis en place dans les aéroports français en étendant le nombre de personnes pouvant être habilitées à effectuer certains contrôles. Pour mieux comprendre la portée de ce nouveau dispositif, il s'agit donc, avant d'examiner les changements qu'il emporte (b) et ceux de leurs aspects qu'il convient de préciser (c), de rappeler brièvement l'état actuel du droit en vigueur (a).

*a) Le droit en vigueur*

Dans sa version actuelle qui résulte de l'article 15 de la loi n° 89-467 du 10 juillet 1989 tendant à renforcer la sécurité des aérodromes et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile, l'article L.282-8 dudit code autorise les contrôles de personnes et de biens, dans les aéroports, « *en vue d'assurer préventivement la sûreté des vols* ».

Les personnes pouvant être contrôlées sont celles « *pénétrant ou se trouvant dans les zones non librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances* »<sup>1</sup>, ces zones étant celles auxquelles ne peuvent accéder que les équipages des avions en partance ou les personnels habilités des compagnies aériennes et des exploitants aéroportuaires.

Les biens pouvant être contrôlés sont « *les bagages, le fret, les colis postaux, les aéronefs et les véhicules* » se trouvant dans les mêmes zones.

La « visite » des biens -pour reprendre la formule juridique employée au premier alinéa de l'actuel article L.282-8 et conservée dans la nouvelle rédaction proposée- peut être effectuée soit directement par « *les officiers de police judiciaire assistés des agents de police judiciaire* », soit, sous leurs ordres, par :

- les policiers ou gendarmes auxiliaires (appelés du contingent effectuant leur service national dans la police ou dans la gendarmerie) ;
- et éventuellement par des agents agréés par le procureur de la République, que les entreprises de transport aérien ou les personnes publiques

---

<sup>1</sup> Le terme « *dépendances* » vise, ici, des bâtiments qui sont situés à l'intérieur de l'aéroport, mais ne sont pas dédiés à l'activité aéroportuaire : bureaux, salles de réunion, restaurants d'entreprise...

chargées d'une exploitation aéroportuaire ont pris l'initiative de désigner pour cette tâche<sup>1</sup>.

Cependant, seuls les « *officiers de police judiciaire assistés d'agents de police judiciaire et, si besoin, de policiers et gendarmes auxiliaires* » peuvent procéder à la « *visite des personnes* ». Les employés agréés d'entreprises privées ne sont pas autorisés à effectuer de tels contrôles.

Précisons que lorsque les « *visites* » de personnes et de biens interviennent sur des vols en provenance ou à destination de l'étranger<sup>2</sup>, les autorités compétentes qui viennent d'être énumérées doivent agir en liaison avec les agents des douanes. Ces derniers se trouvent, en outre, sur le fondement du dernier alinéa de l'article L.282-8, habilités à fouiller les bagages, le fret, les colis postaux, les aéronefs et les véhicules placés en régime international, c'est-à-dire le régime applicable aux vols précités.

#### *b) Les modifications proposés*

Le nouveau dispositif présenté pour l'article L.282-8 simplifie les attributions de compétence -quelque peu subtiles- qui viennent d'être décrites afin de permettre un renforcement des procédures de sécurité aéroportuaires selon des modalités permettant :

- d'une part de continuer à assurer, lors des fouilles, le respect des garanties fondamentales reconnues à la personne humaine par notre droit ;

- et, d'autre part, d'éviter de recourir, dans des proportions excédant leur capacité de réponse, aux forces de police et au service des douanes.

Sur ce dernier point, l'exposé des motifs du projet de loi « Bosson » présentait très clairement la situation :

*« L'accroissement rapide du trafic aérien civil conjugué à une application plus rigoureuse des règles internationales en matière de sûreté du transport aérien conduit à augmenter indubitablement la charge de l'Etat, pour assurer sur les aéroports les contrôles de sûreté des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules.*

*D'autre part, les priorités actuelles du ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire visent à intensifier la lutte contre la petite et moyenne délinquance et la lutte contre l'immigration irrégulière. Ceci a conduit ce ministère à proposer un retrait progressif de ses personnels affectés aux tâches d'inspection et de filtrage des passagers et de leurs bagages à main pour leur permettre de se consacrer de manière plus intensive aux mesures prioritaires définies par le Gouvernement. Enfin, le ministère du budget ne peut garantir l'accroissement*

---

<sup>1</sup> Dans la pratique ces agents agréés sont, le plus souvent, les employés d'entreprises privées de sécurité qui contractent avec les compagnies et les autorités aéroportuaires en vue de mettre à leur disposition des personnels qualifiés.

<sup>2</sup> Ajoutons, pour mémoire, que sont assimilés à de tels vols, ceux qui survolent des pays étrangers pour relier entre elles deux parties du territoire français.

*conséquent des moyens en personnels de la direction générale des douanes et droits indirects qui sera nécessaire pour mettre en oeuvre le contrôle de la totalité des bagages de soute. ».*

Pour atteindre les objectifs qui viennent d'être décrits, le texte soumis à l'examen du Sénat, apporte **deux modifications d'importance au régime de contrôle** des personnes et des biens applicables dans les aéroports.

● **La première modification** étend aux « visites de personnes » les compétences des employés agréés de sociétés privées de sécurité.

Pour que ces derniers puissent participer aux tâches de sûreté quatre conditions sont désormais posées :

① Ils doivent être de nationalité française au ressortissant d'un Etat membre de la Communauté européenne (la loi en vigueur ne comportait aucune exigence en ce domaine).

② Il doivent être agréés par le préfet et le procureur de la République (et non plus seulement par le procureur de la République) ; cet agrément peut être retiré lorsque leur moralité ou leur comportement apparaissent incompatibles avec l'exercice des fonctions auxquelles ils sont appelés<sup>1</sup>.

③ Ils doivent être présentés par les entreprises de transport aérien ou les personnes publiques chargées d'une exploitation aéroportuaire (même règle qu'actuellement).

④ Leur intervention doit être limitée à la mise en oeuvre de dispositifs automatiques de contrôle à l'exclusion des fouilles à corps ou de la visite des bagages à main.

Votre commission approuve l'orientation générale du dispositif présenté. La vague d'attentats et de tentatives d'attentats terroristes qu'a connu notre pays depuis le mois de juillet confirme, si besoin en était, la nécessité de disposer des moyens d'améliorer encore les procédures de contrôle participant à la sûreté d'un mode de transport qui, plusieurs fois dans le passé, a été la cible de tels attentats.

De même, votre commission est favorable aux trois premières conditions posées à l'emploi, dans des tâches de contrôle, aéroportuaire d'agents n'appartenant pas à des administrations publiques ayant reçu compétence pour exercer de telles tâches. Il convient, en effet, de réduire les charges annexes imposées notamment aux forces de police, afin de leur permettre d'exercer mieux encore leur mission principale qui, à l'évidence,

---

<sup>1</sup> *Le retrait de l'agrément ne peut avoir lieu qu'après que l'intéressé ait été mis en mesure de présenter ses observations. Néanmoins, celui-ci peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.*

n'est pas de contrôler les passagers d'un aéroport mais, bel et bien, de participer au maintien de l'ordre et à la lutte contre le crime et la délinquance.

Cependant, il apparaît à votre commission que, si l'interdiction faite à ces agents de procéder à des « *fouilles à corps* » est entièrement justifiée en raison des garanties juridiques dont doivent être entourés de tels actes, l'exclusion de la « *visite manuelle des bagages à main* » est quelque peu excessive.

D'une part, les atteintes au droit des personnes que peuvent emporter les fouilles au corps et les fouilles de bagages à main ne sont pas de même nature et ne justifient donc pas, à l'évidence, l'emploi de précautions identiques. D'autre part, l'exigence d'une fouille des bagages à main par des officiers de police judiciaire peut jouer à l'encontre du légitime souci d'efficacité poursuivi par le texte gouvernemental.

De fait, le recours à un fonctionnaire de la police de l'air et des frontières à chaque fois que le contrôle électronique d'un bagage à main amène à envisager sa fouille risque d'introduire bien des perturbations dans le bon déroulement des procédures de contrôle des passagers. Ceci peut se révéler, en définitive, un facteur de complication des procédures alors que c'est leur simplification qui est recherchée.

C'est pourquoi, votre commission vous propose une **nouvelle rédaction** du troisième alinéa -qui outre une clarification du dispositif présenté-autorise les agents privés agréés à inspecter les bagages à main.

Elle vous soumet, en outre, à l'alinéa premier, **deux amendements** de nature rédactionnelle. Le premier précise clairement -en utilisant la terminologie retenue par l'article 78-2 du code de procédure pénale- que officiers et agents de police judiciaire n'ont pas nécessairement à agir de concert, mais que les seconds doivent intervenir sous l'autorité des premiers. L'autre amendement clarifie l'expression des dispositions figurant à la fin de l'alinéa.

Enfin, un **amendement** au deuxième alinéa b) tend à clarifier une erreur matérielle.

● **La seconde modification** que le projet d'article L.282-8 apporte au droit en vigueur donne aux mêmes agents agréés le droit d'effectuer, sous les ordres des agents des douanes, la visite des bagages de soute, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules.

Actuellement, en droit, ces agents agréés ne peuvent procéder à de telles visites que sous les ordres d'officiers de police judiciaire agissant en liaison avec le service des douanes.

La mesure proposée, à l'instar de l'ensemble du dispositif présenté, tend ainsi à clarifier l'organisation et la distribution des tâches de contrôle aéroportuaire. Elle ne peut donc qu'être approuvée par votre commission .

*c) Les précisions qu'il convient d'apporter*

Au cours des entretiens qu'il a organisés dans le cadre de son examen des mesures portées par le projet de loi pour renforcer la sécurité aéroportuaire, votre rapporteur n'a pas été sans remarquer que certains de ses interlocuteurs s'interrogeaient tout particulièrement :

① d'une part, sur les incidences que pourrait entraîner l'extension des compétences des agents agréés, en termes de responsabilité de ceux qui recourent à leurs services ;

② d'autre part, sur le rythme du désengagement de la Police et de la Douane de celles de leurs tâches de contrôle qui pourront, à l'avenir, être exercées par des agents agréés ;

③ et, enfin, sur les modalités de financement de l'effort tout à fait significatif qui se trouve ainsi engagé.

**Il est donc indispensable que le débat parlementaire permette de dissiper les inquiétudes exprimées à cette occasion.**

● Sur le premier point, il convient de souligner que la réforme de l'article L.282-8 ne modifie en rien les règles de droit applicables.

En cas de dommages résultant de l'intervention ou de l'absence d'intervention des agents agréés participant aux visites de sûreté, ce serait la responsabilité de l'Etat qui, en premier lieu, pourrait être engagée. En effet, ces agents privés :

- participent à une opération de police administrative ;

- sont placés sous les ordres d'officiers de police judiciaire ;

- sont agréés par le Procureur de la République et le Préfet, après avoir été désignés par les compagnies aériennes ou les gestionnaires d'aéroport.

Il n'en demeure pas moins que, si un incident survenait, malgré les contrôles de sûreté effectués par ces agents agréés, l'Etat pourrait se retourner contre la société les employant au cas où celle-ci ou ses préposés auraient fait preuve de négligences fautives.

- Sur le deuxième point, votre commission souhaiterait vivement obtenir des informations précises du Gouvernement, étant entendu qu'un retrait progressif des moyens administratifs lui paraît de loin préférable. Il s'agit, en effet, non seulement d'éviter un brutal transfert de coûts vers un secteur économique très gravement ébranlé par la crise qu'il traverse mais, également, de prendre garde aux perturbations préjudiciables à la sûreté qui pourraient découler d'un changement trop rapide des équipes en place.

- Sur le troisième point, les sommes qu'il conviendra de mobiliser la réforme organisée par la modification de l'article L.282-8 sont tout à fait conséquentes.

Pour le seul contrôle des bagages de soute, les investissements envisagés pour l'achat des équipements et l'adaptation des zones aéroportuaires concernées sont de l'ordre de 1,25 milliard de francs sur sept ans.

En termes de fonctionnement, les frais annuels occasionnés par ce contrôle des bagages de soute sont évalués à 110 millions de francs, dont 65 millions dans les aéroports parisiens et 45 millions dans ceux de province. Les dépenses liées à « l'inspection-filtrage » des passagers sont, quant à elles, évaluées à 200 millions de francs par an (112 millions en province, 88 millions en région parisienne).

**Votre commission apprécierait, en conséquence, de se voir préciser les moyens eu le Gouvernement envisage de mettre en oeuvre pour assurer de tels financements.**

Semble actuellement envisagé un co-financement des besoins par les aéroports et l'Etat, la contribution de l'Etat étant alimentée par le produit de la taxe sécurité-sûreté.

A titre personnel, votre rapporteur estime qu'une telle orientation ne saurait que rencontrer son approbation si elle satisfaisait à une double condition.

① Il s'agirait, d'abord, que soit assurée une péréquation de la contribution des aéroports, afin d'éviter que les petits aéroports aient, en raison de la part importante des coûts fixes, à supporter, par passager accueilli, des charges supérieures aux gros aéroports qui traitent des flux importants de trafic. Il y a là, en effet, un enjeu majeur d'aménagement du territoire qui suppose que, pour chaque aéroport, l'importance du soutien de l'Etat soit inversement proportionnelle à la taille dudit aéroport.

② Il ne conviendrait pas, par ailleurs, que le recours au produit de la taxe de sécurité-sûreté conduise à une augmentation de cette taxe ou, d'une manière plus large, des charges pesant directement ou indirectement sur le transport aérien. Nos entreprises du secteur sont trop rudement éprouvées actuellement pour qu'il soit raisonnable de contribuer, fût-ce marginalement, à leurs difficultés financières. Plutôt qu'une telle solution, il serait sans doute préférable d'accroître la part du produit de la taxe de sécurité-sûreté consacrée à la sûreté.

**Sous réserve de ces observations et des amendements** qu'elle vous a soumis, votre commission vous propose d'**adopter** la nouvelle rédaction présentée pour l'article L.282-8.

#### *Article 23 III-A*

#### **Contrôle du fret embarqué par les entreprises transitaires** (Article L.321-7 -nouveau- du code l'aviation civile)

Le paragraphe A du III de l'article 23 participe de la même préoccupation que le II qui vient d'être examiné puisque l'article L.321-7 (nouveau) qu'il propose d'ajouter au titre II du Livre III du code de l'aviation civile vise, lui aussi, à assurer préventivement la sûreté des vols.

Plus précisément, ce dispositif tend à transposer en droit français une mesure adoptée au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (amendement n° 8 à l'annexe 17 de la Convention de Chicago<sup>1</sup>), qui impose aux Etats signataires de cette Convention de Chicago, de soumettre la totalité du fret embarqués sur les avions de passagers à des « *contrôles de sûreté appropriés* ». Les contrôles exigés sont définis comme des mesures permettant « *d'empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'objets susceptibles d'être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.* »

Cependant, la recommandation émise par l'OACI (recommandation 4.3.7) pour assurer une mise en oeuvre homogène de cette obligation reconnaît la difficulté d'opérer un contrôle physique efficace (inspection visuelle ou radioscopique) juste avant le chargement à bord. Elle précise donc que les vérifications exigées peuvent être faites, avant la

---

<sup>1</sup> Voir texte de cette annexe n° 17 en annexe I au présent rapport.

livraison aux transporteurs aériens, par des agents de fret ayant reçu un agrément qui leur confère la qualité « *d'expéditeur connu* »<sup>1</sup>.

C'est pour répondre à cette recommandation que le nouvel article L.321-7 organise une procédure d'agrément au terme de laquelle les agents de fret y ayant satisfait pourront obtenir la qualité d'expéditeur connu.

● **Le premier alinéa** du dispositif présenté précise les modalités de délivrance et les effets de l'agrément permettant à un transitaire de recevoir la qualité d'expéditeur connu. Il n'est nullement imposé aux transitaires en douane de demander l'agrément. Il leur en est simplement offert la **faculté**.

L'autorité désignée pour accorder cet agrément est le ministre chargé des transports. Ceux qui peuvent en bénéficier sont les entreprises ou organismes<sup>2</sup> qui mettent en place des procédures appropriées de sûreté en vue du transport par air de certaines marchandises. Les marchandises concernées sont le fret ou les colis postaux expédiés, par ces entreprises ou organismes, pour leur compte ou celui d'un tiers, hors du territoire national, sur les vols de passagers.

Selon les informations recueillies par votre rapporteur, ces procédures seront définies par le ministre chargé de l'aviation civile et elles devraient satisfaire à un certain nombre de prescriptions telles que :

- la vérification que le déposant est soit l'expéditeur réel, soit un « expéditeur connu », soit une personne dûment mandatée par ceux-ci et agissant en leur nom ;

- la vérification que l'envoi correspond à son état descriptif ;

- le déploiement de moyens garantissant que les marchandises restent à l'abri de toute intervention d'un tiers depuis leur réception jusqu'à leur livraison au transporteur aérien ou à son représentant.

Une fois accordée, l'agrément entraîne que ces marchandises ne sont pas soumises aux contrôles prévus au dispositif modifié de l'article L.282-8, précédemment commenté. Cependant, l'Etat conserve la possibilité d'imposer ces contrôles si les circonstances l'exigent (en cas de menaces terroristes par exemple).

Cette construction juridique est cohérente et conforme aux prescriptions de l'OACI. Cependant, **votre Commission des Affaires économiques et du Plan est très réservée quant à la limitation des**

---

<sup>1</sup> Au sens de l'OACI, un « *expéditeur connu* » est « *un agent transitaire ou toute autre entité qui traite avec un exploitant et applique au fret, aux envois par courrier, aux envois express et à la poste des contrôles de sûreté préalablement agréés par l'autorité compétente* ».

<sup>2</sup> Cette précision terminologique vise à permettre d'accorder le statut d'expéditeur connu à une administration effectuant beaucoup d'envois aériens.

**exigences du contrôle aux seules marchandises circulant sur les vols de passagers.**

**Cette restriction lui apparaît à la fois difficile à mettre en oeuvre, dangereuse et source potentielle de distorsion de concurrence.**

Elle est difficile à mettre en oeuvre au plan pratique car, lors de la préparation du fret, l'expéditeur ne sait pas toujours sur quel type de vol (cargo ou passagers) ce fret sera embarqué.

Elle est dangereuse car, d'une part, elle peut être de nature à mettre en péril les équipages des avions cargo et, d'autre part, il n'est pas rare -votre rapporteur l'a appris au cours de ses investigations- que des marchandises chargées en France sur un avion-cargo soient ensuite, pour être acheminées à destination, déchargées sur un aéroport étranger et transférées sur un vol de passagers.

Enfin, elle peut être source de distorsion de concurrence car les « *procédures appropriées de sûreté* » à mettre en oeuvre auront un coût dont on ne peut négliger les incidences sur les résultats des entreprises concernées. Or, à maintenir la restriction, ce coût ne pèsera que sur les transitaires traditionnels qui assurent leurs expéditions indifféremment sur les vols dits « tout cargo » et sur des vols de passagers alors que les grands intégrateurs -la plupart américains- qui opèrent en France pourraient s'exonérer de ces charges puisqu'ils centralisent la quasi-totalité de leurs envois sur leur flotte d'avion cargo.

C'est pourquoi votre commission vous soumet **un amendement** visant à supprimer la restriction du contrôle au seul fret circulant sur les vols de passagers.

Il lui apparaît, en outre, **nécessaire de préciser le régime de responsabilité des agents de fret aérien.**

En droit, la sûreté des vols demeure de la seule responsabilité de l'Etat, mais ce dernier pourrait se retourner contre « *l'expéditeur connu* » ayant effectué un contrôle de sûreté s'il était prouvé un défaut d'application des procédures prescrites ou une négligence fautive.

L'expéditeur connu a donc une obligation de moyens dont l'irrespect peut engager sa responsabilité. Il n'a, en aucun cas, une obligation de résultats, puisque le texte ne le précise pas et qu'une telle obligation ne saurait exister sans disposition légale.

Cependant, le silence du nouvel article L.321-7, sur ce point, est un fort motif d'inquiétude pour les professionnels concernés.

Aussi, votre commission vous soumet-elle **un alinéa additionnel** visant à préciser, après l'alinéa premier, que la responsabilité de l'expéditeur connu, en matière de sûreté, ne saurait être engagée qu'en cas de manquement aux procédures dont le respect lui est imposé en vertu de l'agrément qu'il a reçu.

● **Le deuxième alinéa** du texte proposé pour l'article L.321-7 précise les cas dans lesquels l'agrément pourra être refusé au retiré. Il établit parallèlement les principes auxquels est soumise la procédure de retrait.

Le refus ou le retrait de l'agrément sont justifiés quand le transitaire ne se conforme pas aux obligations édictées par l'article L.321-7 ou par le décret devant en fixer les conditions d'application. Ils sont également fondés quand le transitaire peut constituer « *par ses méthodes de travail ou le comportement de ses dirigeants ou agents, un risque pour la sûreté* ».

Dans l'un ou l'autre de ces cas, le refus ou le retrait de l'agrément ne peut être décidé, qu'après que l'entreprise ou l'organisme aura été mis en mesure de présenter ses observations. Il n'en demeure pas moins qu'en cas d'urgence, une suspension immédiate des activités pourra être ordonnée.

● **Le troisième alinéa** charge les officiers de police judiciaires et les agents des douanes de contrôler le respect des conditions de l'agrément.

Il leur confie à cet effet :

- un droit d'accès, à tout moment, aux locaux et terrains à usage professionnel des entités titulaires de l'agrément ou l'ayant demandé ;

- le pouvoir de requérir l'ouverture de « *tout colis, bagages ou véhicules professionnels* » et de se faire communiquer « *les documents comptables, financiers, commerciaux ou techniques* » propres à faciliter l'accomplissement de leur mission.

● **Le quatrième alinéa** indique que les responsables des entreprises ou organismes agréés ou, s'ils sont absents, leurs préposés doivent toujours être en mesure de déférer aux réquisitions des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes.

Une telle précision apparaît quelque peu superfétatoire à votre commission en raison du dispositif de l'alinéa précédent. Elle vous en proposera donc, par souci de meilleure lisibilité, **la suppression** et vous

présentera, en outre, **un amendement** de cohérence, au deuxième alinéa et un **amendement** améliorant la rédaction du début du troisième alinéa.

● **Les cinquième, sixième et septième alinéas** de l'article L.321-7 confie à un décret en Conseil d'Etat le soin de fixer les conditions d'application dudit article et indique quelles sont quelques unes des dispositions que ce décret devra comporter.

D'un point strictement juridique, on peut légitimement se demander s'il est pertinent de faire figurer dans un texte de loi tant d'indications -au demeurant partielles, puisque précédées de l'adverbe « notamment »- sur le contenu d'un texte réglementaire. Cependant, l'énumération effectuée présentant l'avantage d'imposer au Gouvernement de respecter les engagements réglementaires pris devant le Parlement, votre commission n'y oppose aucune objection.

Elle vous demande, en conséquence, d'adopter le texte proposé pour l'article L.321-7 avec **les modifications** qu'elle vous a présentées.

### **3. Coordination et transposition de règlements communautaires**

#### **3.1 Coordination**

##### *Article 23 III B et C*

**Coordination avec d'autres dispositions inscrites à l'article 23**  
(Intitulé du chapitre III du titre II du Livre III et article L.323-1 du code de l'aviation civile)

Les paragraphes B et C du III de l'article 23 tirent les conséquences du déplacement opéré par le paragraphe B du I du même article, de la définition juridique de la location d'aéronef vers le titre II du Livre premier du code de l'aviation civile.

Par cohérence, le paragraphe C du III supprime cette définition à l'article L.323-1 dudit code où elle figurait jusqu'à présent. Parallèlement, et

en toute logique, le paragraphe B modifie l'intitulé du chapitre dans lequel s'inscrit cet article L.323-1 : il substitue la formule « *Affrètement d'aéronefs* » au titre « *Location et affrètement d'aéronefs* ».

Votre commission jugeant entièrement justifiée ces deux modifications, elle vous propose de les adopter en l'état.

### 3.2 Transposition de règlements communautaires

C'est en juin 1992 que le Conseil des ministres des transports de la CEE a adopté une série de mesures désignées dans le jargon communautaire par l'expression « troisième paquet » de libéralisation du transport aérien.

Cette décision s'insérait dans la politique de déréglementation qui, suite à l'arrêt « Nouvelles Frontières » rendu par la Cour de Justice des Communautés européennes, avait été menée par Bruxelles.

Marquant l'aboutissement communautaire d'un processus de libéralisation qui, à l'échelle mondiale, avait été impulsé par les Etats-Unis depuis la fin des années 1970, ce « troisième paquet » a pris la forme de trois règlements publiés le 23 juillet 1992 et appliqués à compter du 1er janvier 1993.<sup>1</sup>

Le premier de ces règlements prévoit que les licences accordées aux compagnies aériennes continueront à être délivrées par les Etats membres mais selon des critères fixés par la Communauté.

Le deuxième introduit le principe de la liberté d'accès des compagnies de la CEE aux liaisons aériennes intracommunautaires dès lors que celles-ci ne sont pas poursuivies vers un pays non membre de la CEE, une période de transition s'achevant le 1er avril 1997 étant prévue pour la mise en oeuvre de ces nouvelles règles.

Le troisième règlement arrête les modalités de l'ouverture à la concurrence de l'ensemble des services aériens intracommunautaires en organisant la liberté des tarifs de prestation. Cette liberté tarifaire est toutefois assortie de clauses de sauvegarde laissant, dans certaines circonstances (tarifs trop élevés ou trop bas), aux Etats la possibilité d'intervenir sous le contrôle de la Commission.

Ces règlements ont, en vertu des Traités fondateurs de la Communauté économique européenne, d'ores et déjà pris plein effet en droit national puisqu'ils sont directement applicables et qu'en outre, le juge administratif français considère qu'ils ont une valeur supérieure à celle des lois. Ainsi, les articles du code de l'aviation civile contraires aux mesures immédiatement applicables du troisième paquet n'ont plus de portée juridique depuis le 1er janvier 1993.

---

<sup>1</sup> *Joints en annexe II.*

Au vu de ces éléments, on peut donc être quelque peu étonné d'observer que les paragraphes D à H du III de l'article 23 ont pour objet exclusif de transcrire, dans des articles du code de l'aviation civile, certaines des dispositions des règlements européens ayant ouvert le transport aérien à la concurrence. Force est aussi de constater que le droit d'amendement ouvert aux parlementaires sur de telles mesures est extrêmement limité. Ne sont-elles pas la copie de dispositions ayant, en vertu de l'article 55 de notre Constitution, une valeur supérieure aux lois ?

Cependant votre Commission des Affaires économiques et du Plan n'est pas sans comprendre le louable souci de clarification qui a conduit le Gouvernement à présenter ce dispositif. Le but poursuivi est, en effet, d'adapter le code de l'aviation civile au nouveau contexte juridique du transport aérien et de n'y faire figurer que des règles effectivement applicables.

Aussi, votre commission vous propose-t-elle -à l'instar de ce qu'avait décidé la Commission des lois de l'Assemblée nationale lorsqu'elle avait été saisie du même dossier- d'accepter l'orientation arrêtée par le Gouvernement en simplifiant, à chaque fois que cela est possible, la rédaction du texte proposé et en précisant la portée quand cela s'avère nécessaire.

#### *Article 23 III D et E*

#### **Conditions d'exercice du transport aérien public** (Articles L.323-2 et L.330-1 du code de l'aviation civile)

Les paragraphes D et E du III de l'article 23 adaptent aux règles communautaires les articles L.323-2 et L.330-1 du code de l'aviation civile. Se trouve ainsi précisé le régime juridique applicable aux transports de passagers effectués par des aéronefs sans moteur (planeur, montgolfière), des ULM ou dans le cadre de « *baptêmes de l'air* ».

● **Le paragraphe D** modifie la définition des entreprises qui, frétant un aéronef, sont soumises aux règles relatives au transport aérien public inscrites à l'article L.323-2 du code de l'aviation civile.

En effet, le d) de l'article 2 du règlement (CEE) n° 2408/92 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intra-communautaires définit le service aérien comme « *un vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux, des passagers du fret et du*

*courrier* ». Or, dans sa version actuelle, l'article L.323-2 prévoit qu'est soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public toute entreprise frétant un aéronef, « *à titre professionnel ou contre rémunération* » pour une opération de transport.

Le dispositif examiné harmonise donc la rédaction française avec la terminologie retenue au plan communautaire. Il vous est proposé de l'adopter en la forme.

• **Le paragraphe E** propose une nouvelle rédaction de l'article L.330-1 du code de l'aviation civile dont la version actuelle est incompatible avec le règlement communautaire (n° 2407/92) concernant les licences des transporteurs aériens.

**Le premier alinéa** du texte examiné donne une définition du transport aérien public simplifiant la rédaction du dispositif en vigueur et remplaçant -tout comme au paragraphe D- l'expression « *à titre professionnel ou contre rémunération* » par la formule « *à titre onéreux* » employée par le règlement communautaire.

Par ailleurs, traditionnellement, le droit français soumettait l'exercice de l'activité de transporteur aérien public à l'obtention d'une autorisation administrative préalable. Aussi, dans son **deuxième alinéa**, la nouvelle version de l'article L.330-1 supprime-t-elle cette règle et subordonne-t-elle, conformément au règlement n° 2407/92 précité, une telle activité à la délivrance d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien.

Le même alinéa rappelle que -en vertu de l'article 4 du règlement CEE- le principal établissement et, le cas échéant, le siège des entreprises souhaitant obtenir en France, cette licence et ce certificat doivent être situés sur le territoire national.

Soulignons à ce propos que lesdites entreprises doivent également satisfaire aux exigences de l'article 5 du règlement CEE : démonstration de leur capacité à faire face à leurs obligations pendant deux ans, communication de leur plan d'entreprise pour la même période,...

**Le dernier alinéa** du dispositif présenté organise un régime dérogatoire pour des formes particulières de transport aérien : par aéronefs sans moteurs -montgolfières, planeurs-, par des ultralégers motorisés -ULM- ou par vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports.

Dans ces cas, il n'est exigé de licence d'exploitation et de certificat de transporteur aérien que quand la capacité d'emport des appareils utilisés est supérieure à une limite restant à fixer en décret en Conseil d'Etat. Ledit décret devra également déterminer les conditions d'octroi de ces documents lorsque la limite précitée sera dépassée.

Sur ce paragraphe E, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous soumet uniquement un **amendement d'ordre rédactionnel** visant, d'une part, à simplifier la rédaction du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L.330-1 et, d'autre part, à imposer l'insertion du règlement communautaire visé dans les annexes du code de l'aviation civile.

*Article 23 III - F*

**Autorisation d'accès au marché**  
(Article L.330-2 du code de l'aviation civile)

En modifiant l'article L.330-2 du code de l'aviation civile, le projet de loi vise à exprimer dans le code de l'aviation civile les règles essentielles posées par le règlement (CEE) n° 2408/92, qui sont rappelées dans l'encadré ci-dessous.

**PRINCIPALES RÈGLES POSÉES PAR LE RÈGLEMENT CEE N° 2408/92**

L'article 3 du règlement (CEE) n° 2408/92 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intra-communautaires dispose :

*« 1. Sous réserve du présent règlement, les transporteurs aériens communautaires sont autorisés par le ou les Etats membres concernés à exercer des droits de trafic sur des liaisons intra-communautaires.*

*2. Nonobstant le paragraphe 1, un Etat membre n'est pas tenu d'autoriser, jusqu'au 1er avril 1997, l'exercice de droits de cabotage sur son territoire par des transporteurs aériens communautaires titulaires d'une licence délivrée par un autre Etat membre, à moins que :*

*i) les droits de trafic soient exercés sur un service qui constitue le prolongement d'un service au départ de l'Etat d'enregistrement du transporteur ou le préliminaire d'un service à destination de cet Etat et qui est programmé comme tel ;*

*ii) le transporteur aérien n'utilise pas, pour le service de cabotage, plus de 50 % de la capacité qu'il met en oeuvre durant une saison sur le même service dont le service de cabotage<sup>1</sup> constitue le prolongement ou le préliminaire.*

---

<sup>1</sup> *Le cabotage est la possibilité pour une compagnie étrangère d'effectuer des dessertes intérieures au territoire d'un Etat membre de l'Union européenne, c'est-à-dire d'embarquer est de débarquer des passagers à l'intérieur de cet Etat en concurrence avec des compagnies nationales.*

3. *Nonobstant le paragraphe 1, un Etat membre peut, jusqu'au 1er avril 1997, sans discrimination fondée sur la nationalité des propriétaires et l'identité du transporteur aérien, qu'il exploite les liaisons concernées ou demande à les exploiter, réglementer l'accès à des liaisons sur son territoire pour des transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par cet Etat membre conformément au règlement (CEE) n° 2407/92, tout en n'affectant, d'aucune autre façon, le droit communautaire et notamment les règles de concurrence. »*

Par ailleurs, les deux premiers paragraphes de l'article 9 du même texte précisent :

*« 1. Lorsqu'il existe des problèmes graves de congestion et/ou en matière d'environnement, l'Etat membre responsable peut, sous réserve du présent article, imposer des conditions, limiter ou refuser l'exercice des droits de trafic, notamment lorsque d'autres modes de transport peuvent fournir un service satisfaisant.*

*2. Les mesures prises par un Etat membre conformément au paragraphe 1 :*

*- ne comportent pas de discrimination fondée sur la nationalité ou l'identité des transporteurs aériens,*

*- ont une durée de validité limitée, ne dépassant pas trois ans, à l'issue de laquelle elles sont réexaminées,*

*- ne portent pas indûment atteinte aux objectifs du présent règlement,*

*- - ne provoquent pas indûment une distorsion de la concurrence entre les transporteurs aériens,*

*- ne sont pas plus restrictives que nécessaires pour résoudre les problèmes ».*

Ce sont les dispositifs présentés ci-dessus qui se trouvent traduits en droit français par la rédaction de l'article L.330-2 du code de l'aviation civile que présente le F du III de l'article 23.

Tout comme actuellement, une autorisation préalable de l'autorité administrative est exigée pour exploiter des « *services réguliers ou non réguliers de transport aérien public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national* » -la détermination des conditions de cette autorisation étant confiée à décret en Conseil d'Etat- (**alinéa premier, première phrase**).

Cependant, en raison des règles posées par les textes communautaires cités ci-dessus, les droits conférés à l'autorité administrative se trouvent être sensiblement différentes selon qu'il s'agit d'autoriser une liaison extracommunautaire, une liaison intracommunautaire ou une liaison exclusivement nationale.

① Pour une ligne extracommunautaire les prérogatives de l'administration française ne se trouvent pas modifiées par le règlement CEE : ses pouvoirs sont de nature discrétionnaire, sous réserve des accords bilatéraux passés avec le pays étranger concerné.

② En revanche, l'exploitation d'une desserte intracommunautaire mais non exclusivement nationale ne peut être refusée que lorsqu'il existe des problèmes graves en matière d'environnement ou de congestion aéroportuaire (art. 9 précité du règlement CEE).

③ Enfin, pour une liaison exclusivement nationale, l'autorité administrative continue de décider en toute souveraineté de l'autoriser ou pas. Toutefois, cette liberté de décision ne joue que jusqu'au 1er avril 1997 et à condition qu'il ne s'agisse pas d'une liaison consécutive à un vol entre Etats membres sur laquelle la capacité offerte par le transporteur est inférieure à 50 % de la capacité totale de l'avion. Dès maintenant dans ce dernier cas et, d'une manière générale après le 1er avril 1997, c'est le régime d'ores et déjà en vigueur pour les liaisons intracommunautaires qui a vocation à s'appliquer.

Il convient toutefois de rappeler, sur ce point, que des obligations de service public peuvent continuer à être imposées sur des liaisons considérées comme vitales pour l'aménagement du territoire (article 4 du règlement CEE).

**La seconde et dernière phrase du premier alinéa** est d'une portée juridique très limitée : elle fournit simplement plusieurs indications partielles sur le contenu du décret prévu dans la première phrase.

Le **dernier alinéa** de la rédaction présentée pour l'article L.330-2 précise que pour l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons intracommunautaires -c'est-à-dire, en l'espèce, toutes les liaisons couvertes pour l'alinéa premier à l'exception des liaisons extracommunautaires-, l'autorisation administrative doit être délivrée dans le respect des dispositions du règlement CEE n° 2408/92 qui régit ce domaine.

Sur un plan strictement juridique, une telle mention est quelque peu superfétatoire puisqu'en tout état de cause, l'autorisation visée se trouve subordonnée au règlement CEE en vertu de la hiérarchie des normes applicable en droit français.

La précision n'en présente pas moins un certain intérêt en cela qu'elle souligne, nettement, la dualité des règles applicables selon que le trafic présente un caractère intracommunautaire ou extracommunautaire.

Cependant votre commission vous propose une rédaction de l'article L.330-2 reposant, d'une part, sur un ajout d'une mention soulignant cette dualité de règles à la fin de la première phrase du premier alinéa et, d'autre part, sur la suppression tant de la deuxième phrase du premier alinéa que du deuxième alinéa dans son ensemble. Ceci offre l'avantage d'exprimer l'ensemble du dispositif sous une forme simplifiée.

Tel est l'objet de **l'amendement** présenté au paragraphe F de l'article 23.

*Article 23 III-G*

**Consultation des organismes intéressés pour la délivrance d'une autorisation d'exploitation d'une liaison nationale**  
(Article L.330-3 du code de l'aviation civile)

La modification de l'article L.330-3 du code de l'aviation civile qui est présentée au paragraphe G de l'article 23 du projet de loi est, elle aussi, la conséquence de l'intervention du règlement CEE n° 2408/92 qui inspire la nouvelle rédaction de l'article L.330-2 précédemment commenté.

Dans sa version actuelle, l'article L.330-3 dispose que l'autorisation nécessaire à l'exploitation de dessertes strictement nationales est délivrée après « *consultation des collectivités territoriales, des chambres de commerce et d'industrie et des autres établissements publics intéressés.* »

Cette consultation perdra, à l'évidence, tout intérêt à compter du 1er avril 1997 puisqu'à cette date, la décision d'autoriser ou pas une ligne nationale dépendra entièrement du jeu des règles communautaires qui ont été exposées lors de la présentation du paragraphe F ci-dessus.

Cependant, jusqu'à cette échéance, l'avis formulé par les instances énumérées à l'article L.330-3 peut encore avoir une influence sur la décision définitive à condition que les dessertes intérieures concernées, ne soient pas le prolongement d'un vol entre Etats membres de l'Union européenne sur lequel l'offre de la compagnie étrangère intéressée serait, pour la partie française du vol, inférieure à 50 % des sièges disponibles.

C'est la raison pour laquelle le paragraphe G ici examiné propose d'exclure du champ d'application de l'article L.330-3 les dessertes intérieures possédant cette double caractéristique car -nous l'avons souligné lors de l'examen du dispositif proposé au paragraphe F- leur régime d'autorisation est d'ores et déjà entièrement soumis aux règles communautaires.

Votre commission partage la préoccupation de clarification juridique qui inspire le dispositif examiné et elle vous en proposera l'adoption sous réserve **d'un amendement visant à préciser un visa trop large.**

*Article 23 III-H*

**Dépôt préalable ou homologation administrative des tarifs**  
(Article L.330-8 du code de l'aviation civile)

C'est le troisième règlement CEE composant le troisième paquet aérien qui inspire, au paragraphe H du III, l'adaptation proposée pour le code de l'aviation civile.

En effet, l'article 5 dudit règlement sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens autorise, uniquement, un Etat membre à exiger des compagnies aériennes le dépôt préalable de leurs tarifs et rien d'autre.

Or, l'actuel article L.330-8 prévoit que les programmes d'exploitation, les programmes d'achat et de location de matériels volants, les conditions de transports et les tarifs des entreprises de transport aérien sont soumis, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, à homologation administrative.

Le paragraphe H ici commenté prend en compte cette contrariété entre les deux dispositifs. Il réécrit l'article L.330-8, afin de maintenir l'homologation administrative pour les liaisons extracommunautaires, tout en n'imposant que le simple dépôt préalable des tarifs et des conditions de transport pour les liaisons intracommunautaires.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan a d'autant moins d'objections à présenter envers cette mesure que l'article 3 du décret n° 93-421 du 17 mars 1993 portant application de règlements communautaires relatifs au transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile (partie réglementaire) a déjà repris, en les précisant, de manière fort claire et fort satisfaisante, les dispositions de l'article 5 du règlement relatives aux modalités de dépôt préalable des tarifs.

Il vous est demandé, en conséquence, de retenir le paragraphe H du III de l'article 23 sous la seule réserve **d'une modification de cohérence** qui, à l'instar des amendements qui vous ont été soumis au E et au F, impose que le règlement CEE visé soit annexé au code de l'aviation civile.

**Votre commission vous propose également d'adopter l'ensemble de l'article 23 avec les amendements qu'elle vous a présentés.**

*Article 24*

**Mise à jour de la loi relative à la démocratisation du secteur public**  
(Article 4 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983)

Pour comprendre la portée de cet article 24, il convient de se rappeler que le législateur a inscrit les compagnies aériennes du secteur public (Air France, Air Inter, UTA et Aéromaritime international) en annexe II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public. Cette disposition a permis, par dérogation aux règles posées par le chapitre premier du titre II de la loi, qu'au nombre des représentants élus des salariés aux conseils d'administration de ces compagnies aériennes, figurent des élus de collèges électoraux particuliers constitués par leurs personnels navigants techniques et leurs personnels navigants commerciaux.

La structure du Groupe Air France a, depuis, été modifiée avec la création d'une société commune de direction, dénommée « Groupe Air France S.A. » et détenue par l'Etat. Devenue l'actionnaire majoritaire des compagnies Air France et Air Inter, cette nouvelle société entre dans le champ d'application du chapitre premier du titre II de la loi du 26 juillet 1983. De ce fait, les représentants du personnel à son conseil d'administration ne peuvent, actuellement, être que des administrateurs élus par l'ensemble des salariés du groupe.

L'article 24 ici commenté propose donc d'inscrire cette société « Groupe Air France SA » en annexe II de la loi du 26 juillet 1983 pour que les catégories particulières de salariés que sont les personnels navigants puissent être représentées au conseil d'administration de la société mère.

Par ailleurs, et par souci de cohérence, ce même article 24 :

- supprime au sein de cette annexe II la mention relative à la Compagnie aéromaritime international qui a été dissoute fin 1991 ;

- et tirer les conséquences de la fusion d'Air France et d'UTA, intervenue en décembre 1992, en supprimant la société UTA de l'annexe II et en y maintenant Air France sous sa dénomination sociale exacte qui est « Compagnie nationale Air France ».

**Votre commission approuve entièrement l'ensemble de ces mesures.**

Elle observe toutefois que, conformément aux dispositions du chapitre 1er du titre II de la loi du 26 juillet 1983, le conseil d'administration de la société « Groupe Air France SA » est actuellement composé de six représentants de l'Etat et de six personnalités qualifiées, nommées par décret. Du fait de l'inscription de la société en annexe II de ladite loi, les dispositions

du chapitre 1er du titre II ne lui seront plus applicables. En d'autres termes, la rédaction du projet de loi permettra que les administrateurs représentant les salariés soient élus par des collèges électoraux séparés, mais interdirait que des personnalités qualifiées soit nommées par décret au conseil d'administration.

L'**amendement** que vous soumet votre commission a donc pour objet de maintenir cette possibilité de nomination et d'éviter que le souci d'un meilleur dialogue social poursuivi par le Gouvernement n'aboutisse, par une enchaînement juridique pervers, à évincer des personnalités qualifiées du conseil d'administration d'Air France.

**Il vous est, en conséquence, demandé d'adopter l'article 24 ainsi modifié.**

#### *Article 25*

#### **Exclusion de Saint-Pierre-et-Miquelon du champ d'application de certaines des nouvelles dispositions du code de l'aviation civile**

Cet article vise à éviter que la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon, à laquelle le droit communautaire ne s'applique pas puisqu'elle ne fait pas partie de l'Union européenne, se voit imposer des dispositions du code de l'aviation civile transposées de règlements communautaires.

En effet, l'article 22 de la loi n° 85-595 du 11 juin 1985 relative au statut de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon dispose que les lois de la République sont applicables de plein droit sur ce territoire. Une mention législative expresse est donc nécessaire pour maintenir cette collectivité territoriale sous le régime juridique qui régissait l'aviation civile française avant l'intervention des règlements communautaires.

Votre commission approuve entièrement l'inspiration de ce dispositif et, par la même, elle considère qu'il ne convient d'exclure, au sein de l'article 23, que les seules dispositions relevant directement d'un texte communautaire. Tel est le sens principal de la **nouvelle rédaction de l'article 25** qu'elle vous soumet.

**Elle vous propose en conséquence d'adopter l'article 25 dans la forme qu'elle vous présente.**

### **Titre III** **Mesures relatives au transport routier**

#### *Article 26*

#### **Adaptations du code de la route** (Articles L premier, L.3, L.14, L.15, L.18, L.18-1, L.20 et L.40 du code de la route)

L'article 26 comporte, à lui seul, trois dispositions de portée distincte qui ont en commun de contribuer à la **lutte contre l'insécurité routière** et de **modifier le code de la route**.

Ces dispositions ont été qualifiées de « **mesures de simple bon sens** » par le communiqué rendu public lors du passage du projet de loi en Conseil des ministres.

#### **\* L'extension du contrôle de l'alcoolémie à l'accompagnateur de l'élève-conducteur.**

Chacun s'accorde pour déplorer le lien catastrophique existant entre l'imprégnation alcoolique et les accidents de la route. Tel est le constat que l'avis rendu par notre commission sur le projet de budget des « Routes et Voies navigables » dresse chaque année <sup>1</sup>.

Non moins intéressante est la remarque des auteurs du projet de loi : « *Les textes en vigueur ne sont actuellement opposables qu'au seul conducteur du véhicule, y compris s'il est élève conducteur (...). Si la responsabilité pénale du conducteur, en l'occurrence celle de l'élève, peut être engagée en application du code de la route, celle de l'accompagnateur n'a, à ce jour, qu'une existence jurisprudentielle* ».

Le projet de loi a donc pour objet **d'étendre le contrôle de l'alcoolémie aux personnes accompagnant un élève conducteur**. Une telle disposition vise à **responsabiliser** les personnes qui ont en charge la

---

<sup>1</sup> Cf Avis n° 81 tome XII Routes et voies navigables de M. Jacques Braconnier (Sénat 1994-1995) p. 9 à 11.

formation pratique des élèves-conducteurs et qui doivent veiller à la fois au respect du code de la route et à la maîtrise du véhicule.

Corollaire de l'extension du contrôle, la **suspension du permis de conduire** que les articles L.14 et L.18 du code de la route prévoient à l'encontre de l'élève conducteur est étendue à l'accompagnateur en cas d'infractions en état d'alcoolémie, telles qu'elles sont visées non seulement à l'article L.1er mais aussi à l'article R.233.5 du même code, à savoir :

- conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une présence dans le sang d'un taux d'alcool pur supérieur ou égal à 0,8 gramme pour mille ou supérieur à 0.40 milligrammes par litre (article L.1er du code de la route) ;

- conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool pur dans le sang égale ou supérieure à 0,7 grammes pour mille (article R.233-5 du code de la route).

Ces dispositions apparaissent opportunes. Sur le plan rédactionnel, il apparaît toutefois nécessaire de bien préciser, pour prévenir toute ambiguïté et tout contentieux, que par « accompagnateur », il ne saurait s'agir que de l'accompagnateur de l'élève-conducteur.

Par ailleurs, en ouvrant à l'accompagnateur de l'élève-conducteur la faculté de proposer au conducteur qualifié capable par son intervention, de mettre fin à l'immobilisation d'un véhicule, le texte proposé par l'article 26 du projet pour modifier le troisième alinéa de l'article L.18-1 du titre premier du livre II de la première partie du code de la route induit une interrogation.

Dans quelles circonstances concrètes une telle disposition pourrait-elle, en effet, entrer en jeu ? Il est permis de s'interroger sur ce point.

\* L'article 26 du projet introduit ensuite une disposition dans la perspective de la mise en place du **brevet de sécurité routière pour la conduite des cyclomoteurs** entre 14 et 16 ans.

Un brevet de sécurité routière (B.S.R.) sera, en effet, exigible pour la conduite des cyclomoteurs par les jeunes gens de 14 à 16 ans. Un tel brevet répond au souci de renforcer la sécurité routière en imposant à ces jeunes une formation alors que, dans les conditions actuelles, tout jeune de quatorze ans peut conduire un cyclomoteur sans formation.

Il reste à préciser -et c'est le sens du E du I de l'article 26 du projet- que le BSR ne constitue pas un « titre de conduite » au sens de l'article L.20 du code de la route. Le brevet serait ainsi exclu du champ d'application des

contraventions de la cinquième classe (10.000 francs d'amende possible) qui seraient disproportionnées pour les jeunes conducteurs concernés.

Une telle disposition avait déjà été adoptée par l'Assemblée nationale, en novembre 1994, avec l'article 12 du projet de loi relatif à la sécurité et à la modernisation des transports. Mais si celle-ci paraît de bon sens, il est permis de s'interroger sur l'opportunité de son insertion dans le code de la route avant même que le BSR n'ait été effectivement institué.

\* L'article 26 procède, enfin, à un « toilettage » de l'article L.40 du code de la route pour tirer les conséquences de la récente réforme du code pénal.

Une telle disposition avait déjà été adoptée par l'Assemblée nationale, en novembre 1994, avec l'article 13 du projet de loi relatif à la sécurité et à la modernisation des transports.

Rappelons que l'article L.40 -qui résultait de l'article premier de la loi n° 90-1131 du 19 décembre 1990 stipulait que l'usurpation du nom, en cas de condamnation judiciaire, était passible de l'article 780 du code de procédure pénale.

Désormais, il est fait référence à l'article 434.23 du code pénal et non plus à l'article 780 du code de procédure pénale.

Dans la nouvelle rédaction, une telle usurpation est passible de 5 ans d'emprisonnement et de 500.000 francs d'amende. Les peines sont cumulables avec celles qui ont été prononcées pour l'infraction ayant provoqué l'usurpation.

**Votre commission vous propose d'adopter cet article sous réserve de six amendements.**

\*

\* \*

**Réunie le mercredi 11 octobre 1995, sous la présidence de M. Jean François-Poncet, président, la commission des Affaires économiques a décidé de vous proposer d'adopter le projet de loi n° 383 (Sénat 1994-1995) relatif aux transports, sous réserve des amendements qu'elle vous soumet.**



**ANNEXE N° 1**

*Annexe n° 17*

*CONVENTION DE CHICAGO*

**NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES  
INTERNATIONALES**

**SÛRETÉ**

**PROTECTION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE**

**ANNEXE 17**

**À LA CONVENTION  
RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

**CINQUIÈME ÉDITION — DÉCEMBRE 1992**

**La présente édition comprend tous les amendements adoptés par le Conseil avant le 12 septembre 1992; elle annule et remplace, à partir du 1<sup>er</sup> avril 1993, les éditions antérieures de l'Annexe 17.**

**Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent à l'Avant-propos.**

**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

## AVANT-PROPOS

### Historique

Les éléments qui figurent dans la présente Annexe ont été élaborés par le Conseil en exécution des deux résolutions ci-après de l'Assemblée :

Résolution A17-10 : Mise en application par les États des spécifications et pratiques de sécurité adoptées par la présente session de l'Assemblée et suite à donner par l'OACI à ces spécifications et pratiques

.....  
L'ASSEMBLEE.

- .....
- 3) DEMANDE au Conseil de développer, avec le concours des autres organes constitués de l'Organisation, les textes figurant en appendice à la présente résolution et de les incorporer, comme il convient, aux normes, pratiques recommandées et procédures figurant dans les Annexes existantes ou dans de nouvelles Annexes ou autres documents normatifs de l'Organisation, ou sous forme d'éléments indicatifs.

Résolution A18-10 : Mesures techniques additionnelles pour la protection de la sûreté du transport aérien civil international

.....  
L'ASSEMBLEE.

- .....
- 1) DEMANDE au Conseil de veiller, en ce qui concerne les aspects techniques de la sûreté du transport aérien, à ce que :

- a) le Secrétaire général de l'OACI continue de consacrer l'attention voulue au problème de la sûreté du transport aérien, en lui accordant la priorité que justifie la menace actuelle à la sûreté du transport aérien;

.....

À la suite des travaux de la Commission de navigation aérienne, du Comité du transport aérien et du Comité de l'intervention illicite, et compte tenu des observations communiquées par les États contractants et par les organisations internationales intéressées, auxquels les projets d'éléments avaient été diffusés, le Conseil a adopté le 22 mars 1974, conformément aux dispositions de l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, des normes et pratiques recommandées sur la sûreté qui constituent l'Annexe 17 à la Convention, intitulée «Normes et pratiques recommandées — Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite».

Le Tableau A indique l'origine des amendements ultérieurs et donne aussi une liste des principales questions en cause, ainsi que les dates auxquelles l'Annexe et les amendements ont été adoptés par le Conseil, les dates auxquelles ils ont pris effet et les dates auxquelles ils sont devenus applicables.

### Introduction

Afin que les États disposent d'un document complet pour mettre en oeuvre les mesures de sûreté prescrites dans la présente Annexe, un supplément y est joint qui reproduit des extraits d'autres Annexes, des Procédures pour les services de navigation aérienne — *Règles de l'air et services de la circulation aérienne et Exploitation technique des aéronefs* — qui ont trait aux mesures que doivent prendre les États pour prévenir les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile ou après que de tels actes ont été commis.

### Éléments indicatifs

Le *Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* (Doc 8973) décrit des procédures détaillées et contient des éléments indicatifs sur tous les aspects de la sûreté de l'aviation; son objet est d'aider les États à mettre en oeuvre les programmes de sûreté de l'aviation qu'ils doivent établir aux termes des Annexes à la Convention de Chicago.

### Dispositions incombant aux États contractants

*Application.* Les dispositions des normes et des pratiques recommandées qui figurent dans la présente Annexe doivent être appliquées par les États contractants.

*Notification des différences.* L'attention des États contractants est appelée sur l'obligation qui leur est faite, par l'article 38 de la Convention, de notifier à l'Organisation toute différence entre leurs règlements et usages nationaux et les normes internationales qui figurent dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels. Les États contractants sont également invités à tenir l'Organisation constamment informée de l'éventuelle introduction ultérieure de toute différence ou de l'abrogation de toute différence antérieurement notifiée. Une demande spéciale de notification des différences sera adressée aux États contractants dès l'adoption de chaque amendement à la présente Annexe.

## Annexe 17 — Sécurité

Les États contractants sont invités en outre à notifier toutes différences par rapport aux pratiques recommandées figurant dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels, lorsque ces différences sont importantes pour la sécurité de la navigation aérienne.

L'attention des États est également appelée sur les dispositions de l'Annexe 15 relatives à la publication, par l'intermédiaire du service d'information aéronautique, des différences entre leurs règlements et usages nationaux et les spécifications correspondantes des normes et pratiques recommandées de l'OACI; l'observation de ces dispositions de l'Annexe 15 vient s'ajouter à l'obligation qui incombe aux États aux termes de l'article 38 de la Convention.

*Publication de renseignements.* Les renseignements sur l'établissement, le retrait ou la modification des installations, services et procédures intéressant l'exploitation aérienne et mis en oeuvre conformément aux normes de la présente Annexe devraient être notifiés et prendre effet conformément aux dispositions de l'Annexe 15.

*Incorporation du texte de l'Annexe aux règlements nationaux.* Dans une résolution adoptée le 13 avril 1948, le Conseil attire l'attention des États contractants sur l'opportunité d'assurer toute la concordance possible entre le texte de leurs règlements et celui des normes de l'OACI, lorsque ces dernières revêtent un caractère de règlement, et de préciser toute différence par rapport au texte de ces normes, notamment de signaler tout règlement national complémentaire important pour la sécurité et la régularité de la navigation aérienne. Dans toute la mesure du possible, les dispositions de la présente Annexe ont été rédigées de façon à faciliter leur incorporation, sans changement de texte important, aux règlements nationaux.

### Généralités

Une Annexe comporte des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après; toutefois, tous ces éléments ne figurent pas nécessairement dans chaque Annexe.

1.— *Dispositions qui constituent l'Annexe proprement dite :*

a) *Normes et pratiques recommandées* qui, adoptées par le Conseil en vertu des dispositions de la Convention, se définissent comme suit :

*Norme.* Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer,

une notification au Conseil est obligatoire aux termes de l'article 38 de la Convention.

*Pratique recommandée.* Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention.

- b) *Appendices* contenant des dispositions qu'il a été jugé commode de grouper séparément mais qui font partie des normes et pratiques recommandées adoptées par le Conseil.
- c) *Définitions* d'expressions utilisées dans les normes et pratiques recommandées lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant: elles font partie des normes et pratiques recommandées où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.

2.— *Textes dont le Conseil a approuvé la publication dans le même document que les normes et pratiques recommandées :*

- a) *Avant-propos* qui donne la genèse des décisions prises par le Conseil, ainsi que des indications expliquant ces décisions, et qui précise les obligations incombant aux États contractants quant à l'application des normes et pratiques recommandées aux termes des dispositions de la Convention et de la résolution d'adoption.
- b) *Introduction et notes explicatives* figurant au début des diverses parties, chapitres ou sections d'une Annexe afin de faciliter l'application des spécifications.
- c) *Notes* insérées dans le texte lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes ou pratiques recommandées; ces notes ne font pas partie de la norme ou de la pratique recommandée en question.
- d) *Suppléments* contenant des dispositions complémentaires à celles des normes et pratiques recommandées, ou des indications relatives à la mise en application.

La présente Annexe a été adoptée en cinq langues — français, anglais, arabe, espagnol et russe. Chaque État contractant est invité à choisir l'un de ces textes pour la mise en application nationale et pour toute autre fin prévue dans la Convention, soit directement, soit après traduction dans sa propre langue, et à informer l'Organisation de son choix.

**Avant-propos**

**Annexe 17 — Sécurité**

Afin de mettre en relief le caractère de chaque spécification, il a été décidé d'adopter la disposition typographique suivante : les *normes* sont imprimées en romain; les *pratiques recommandées* sont imprimées en italique et leur caractère est précisé par la mention

**Recommandation;** les *notes* sont imprimées en italique et leur caractère est précisé par la mention *Note*.

Tout renvoi à un passage du présent document identifié par un numéro porte sur toutes les subdivisions dudit passage.

**Tableau A — Amendements de l'Annexe 17**

Amendement	Origine	Objet	Date :
			— adoption/approbation — entrée en vigueur — application
1 <sup>re</sup> édition	Décision du Conseil en exécution des Résolutions A17-10 et A18-10 de l'Assemblée	—	22 mars 1974 22 août 1974 27 février 1975
1	Décision du Conseil en exécution de la Résolution A21-23 de l'Assemblée	Rang de norme donné aux paragraphes 3.1.2 et 5.1.2; compilation et diffusion de renseignements relatifs à un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite.	31 mars 1976 31 juillet 1976 30 décembre 1976
2	Propositions de certains États et décision du Conseil en exécution de la Résolution A22-17 de l'Assemblée	Transfert à l'Annexe 17 de spécifications figurant dans le Chapitre 9 de l'Annexe 9 — <i>Facilitation</i> (7 <sup>e</sup> édition); nouvelle disposition concernant les mesures à prendre pour contrôler les passagers en correspondance et en transit ainsi que leurs bagages de cabine; et développement de la note figurant à la suite de 5.2.4 (Annexe 17, Chapitre 5), relative aux mesures et procédures destinées à interdire l'accès non autorisé de certaines zones spécifiées d'un aéroport.	15 décembre 1977 15 avril 1978 10 août 1978
3	Propositions de certains États et du Secrétariat et décision du Conseil en exécution de la Résolution A22-17 de l'Assemblée	Des spécifications ont été ajoutées sur les points suivants : réévaluation du niveau de la menace par les États, établissement de programmes de formation, ségrégation des passagers après le contrôle de sécurité, inspection des avions aux fins de détection des armes ou de tous autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés et adoption de mesures destinées à assurer la sécurité des passagers et de l'équipage d'un aéronef qui a fait l'objet d'un détournement illicite. Un certain nombre de spécifications ont été élargies et la recommandation voulant que les aéronefs susceptibles d'être attaqués pendant les escales soient isolés et gardés spécialement a été élevée au rang de norme.	13 décembre 1978 13 avril 1979 29 novembre 1979
4 (2 <sup>e</sup> édition)	Propositions de certains États et d'une organisation internationale, et décision du Conseil en exécution de la Résolution A22-17 de l'Assemblée	Une spécification a été ajoutée sur le transport de personnes en état d'arrestation. Deux spécifications ont été revues pour couvrir le cas des aéronefs loués, affrétés ou banalisés. Une spécification concernant la sécurité des passagers et des équipages d'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite a été portée au rang de norme. Les dispositions d'une spécification concernant la prévention du sabotage ont été élargies. Enfin, le Chapitre 1 <sup>er</sup> — Application, a été supprimé.	15 juin 1981 15 octobre 1981 26 novembre 1981
5	Propositions du Comité de l'intervention illicite et décision du Conseil en exécution de la Résolution A22-17 de l'Assemblée	La note du Chapitre 1 <sup>er</sup> — Définitions, a été supprimée. Une spécification énonçant les mesures à prendre au sujet du port d'armes à bord des aéronefs par des agents chargés de l'application de la loi, ou d'autres personnes dûment habilités, a été modifiée. Une spécification relative au transport d'armes dans tous les autres cas a été ajoutée, et le texte de la note qui suit la spécification relative à la protection des aéronefs laissés sans surveillance a été modifié pour plus de clarté.	30 novembre 1984 14 avril 1985 21 novembre 1985

Amendement	Origine	Objet	Date : — adoption/approbation — entrée en vigueur — application
6 (3 <sup>e</sup> édition)	Propositions formulées par le Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe d'experts <i>ad hoc</i> — Intervention illicite, et décision du Conseil en exécution de la Résolution A22-17 de l'Assemblée	Conformément aux directives du Conseil, cet amendement a été entrepris d'urgence par le Comité de l'intervention illicite avec l'aide d'un Groupe d'experts <i>ad hoc</i> sur la sûreté de l'aviation, institué conformément aux directives du Conseil. En conséquence, 11 nouvelles spécifications ont été introduites dans l'Annexe et 19 spécifications ont été adoptées en tant que normes.  Les dates spéciales de prise d'effet et d'application du paragraphe 5.1.4 figurent dans la colonne de droite.  Le Conseil a recommandé que les États en mesure de le faire mettent en oeuvre le paragraphe 5.1.4 quant au fond aussitôt que concrètement possible avant la date d'application.	19 décembre 1985 19 mars 1986 19 mai 1986   19 octobre 1987 19 décembre 1987
7 (4 <sup>e</sup> édition)	Propositions formulées par le Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et décision du Conseil en exécution de la Résolution A26-7 de l'Assemblée	Cet amendement comprend : a) la restructuration des chapitres de l'Annexe en vue de rationaliser l'ordre des objectifs, des obligations et des mesures nécessaires concernant l'organisation, les mesures préventives de sûreté et la gestion de la riposte; b) l'introduction de nouvelles dispositions importantes pour tenir compte des faits nouveaux survenus depuis la dernière révision de l'Annexe 17 en 1985 et pour aider les États à faire face aux situations nouvelles qu'ont engendrées des actes graves d'intervention illicite contre l'aviation civile; et c) la modification ou l'amélioration des dispositions existantes pour donner suite aux points a) et b) et pour tenir compte de l'expérience acquise dans la mise en oeuvre de ces mesures	22 juin 1989 30 octobre 1989 16 novembre 1989
8 (5 <sup>e</sup> édition)	Propositions formulées par le Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et décision du Conseil en exécution de la Résolution A27-7 de l'Assemblée	Cet amendement comprend l'introduction de nouvelles dispositions importantes relatives aux éléments suivants : inspection/filtrage exhaustive des bagages enregistrés, contrôle de sûreté du fret, des envois par coursiers ou des colis exprès ou de la poste, modifications de procédures liées aux programmes de sûreté, inspection prevol des aéronefs internationaux, et mesures relatives à l'intégration de considérations de sûreté dans la conception des aéroports, en vue d'aider les États à assurer une application cohérente et uniforme de telles mesures.	11 septembre 1992 16 décembre 1992 1 <sup>er</sup> avril 1993

## NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

### CHAPITRE 1<sup>er</sup>. DÉFINITIONS

**Contrôle de sûreté.** Mesures établies permettant d'empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'objets susceptibles d'être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

**Côté piste.** L'aire de mouvement d'un aéroport et la totalité ou une partie des terrains et bâtiments adjacents dont l'accès est contrôlé.

**Expéditeur connu.** Agent, transitaire ou toute autre entité qui traite avec un exploitant et applique au fret, aux envois par coursiers, aux envois exprès et à la poste des contrôles de sûreté préalablement agréés par l'autorité compétente.

**Inspection/filtrage.** Mise en oeuvre de moyens techniques ou autres en vue de détecter les armes, les explosifs ou tous autres engins dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

**Programme de sûreté.** Mesures adoptées pour assurer la protection de l'aviation civile internationale contre des actes d'intervention illicite.

**Sûreté.** Combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.

## CHAPITRE 2. GÉNÉRALITÉS

### 2.1. Buts et objectifs

2.1.1 L'objectif de la sûreté sera de protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.

2.1.2 La sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public sera l'objectif primordial de chaque État contractant dans toutes les questions relatives à la protection contre des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale.

2.1.3 Chaque État contractant établira une organisation, élaborera des plans, et mettra en application des procédures dont l'ensemble assurera, pour l'exploitation des vols internationaux, un niveau normalisé de sûreté dans les conditions normales d'exploitation et se prêtera à une expansion rapide pour faire face à toute intensification des menaces contre la sûreté.

### 2.2. Sûreté et facilitation

2.2.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant prenne des dispositions, toutes les fois que cela sera possible, pour que les mesures et procédures de sûreté entraînent le moins possible de perturbations ou de retards dans les activités de l'aviation civile internationale.*

*Note.*— *Le Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite (Doc 8973) contient des éléments indicatifs sur la manière d'atteindre les objectifs de la sûreté de l'aviation civile internationale en mettant en application les normes et pratiques recommandées des chapitres ci-après.*

## CHAPITRE 3. ORGANISATION

### 3.1. Organisation nationale

3.1.1 Chaque État contractant établira un programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.2 Chaque État contractant veillera à ce que l'objectif de son programme national de sûreté de l'aviation civile soit de protéger la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite au moyen de règlements, de pratiques et de procédures.

3.1.3 Chaque État contractant désignera, au sein de l'administration nationale, une autorité compétente qui sera chargée d'élaborer, de mettre en application et de contrôler la réalisation du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.4 Chaque État contractant précisera à l'intention de l'OACI l'identité de l'autorité compétente désignée en vertu de 3.1.3.

3.1.5 Chaque État contractant réévaluera constamment le niveau de la menace qui existe à l'intérieur de son territoire en tenant compte de la situation internationale et adaptera en conséquence les éléments pertinents de son programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.6 Chaque État contractant exigera de l'autorité compétente qu'elle crée des moyens qui permettent de coordonner les activités des différents ministères, institutions et autres organismes nationaux chargés des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile ou intéressés à ce programme.

3.1.7 Chaque État contractant exigera de l'autorité compétente qu'elle définisse et répartisse les tâches en ce qui concerne la mise en application du programme national de sûreté de l'aviation civile entre les services de l'État, les administrations d'aéroport, les exploitants et les autres intéressés.

3.1.8 Chaque État contractant veillera à établir un programme de sûreté propre à répondre aux besoins du trafic international pour chaque aéroport servant à l'aviation civile internationale.

3.1.9 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant mette à la disposition de ses administrations aéroportuaires, des compagnies aériennes qui exploitent des vols dans son territoire et des autres entités concernées une version écrite des parties pertinentes de son programme national de sûreté de l'aviation civile.*

3.1.10 Chaque État contractant veillera à ce qu'à chaque aéroport servant à l'aviation civile internationale, une autorité soit chargée de coordonner la mise en oeuvre des mesures de sûreté.

3.1.11 Chaque État contractant veillera à ce que soient créés des comités de sûreté d'aéroport chargés de donner des conseils sur l'élaboration et la coordination des mesures et des procédures de sûreté à chaque aéroport servant à l'aviation civile internationale.

3.1.12 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que des dispositions soient prises aux aéroports servant à l'aviation civile internationale, pour faire examiner les objets que l'on soupçonne d'être des engins de sabotage, ou ceux qui présentent d'autres dangers potentiels, et pour leur enlèvement.*

3.1.13 Chaque État contractant veillera à assurer la présence, à ses aéroports servant à l'aviation civile internationale, d'agents dûment habilités et formés adéquatement, pouvant être déployés pour intervenir dans les cas, soupçonnés ou réels, d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale.

3.1.14 Chaque État contractant veillera à ce que l'autorité compétente prenne des dispositions pour que les moyens appropriés nécessaires aux services de sûreté soient fournis à chaque aéroport servant à l'aviation civile internationale.

3.1.15 Chaque État contractant veillera à ce que des plans d'urgence soient mis au point et à ce que des moyens soient rendus disponibles pour protéger les aéroports et les installations au sol utilisés dans l'aviation civile internationale contre des actes d'intervention illicite.

3.1.16 Chaque État contractant exigera de l'autorité compétente qu'elle veille à ce que soient établis et mis en oeuvre des programmes de formation pour garantir l'efficacité du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.17 Chaque État contractant exigera des exploitants assurant des liaisons au départ de son territoire qu'ils mettent en oeuvre un programme de sûreté approprié répondant aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile de cet État.

3.1.18 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant favorise, chaque fois que cela sera possible, la recherche et le développement pour la réalisation d'équipements de sûreté nouveaux répondant mieux aux objectifs de la sûreté de l'aviation civile internationale.*

### 3.2. Coopération internationale

3.2.1 Chaque État contractant coopérera avec les autres États de façon qu'ils adaptent leurs programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile respectifs selon les besoins.

3.2.1.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant mette à la disposition des autres États, sur demande, une version écrite des parties pertinentes de son programme national de sûreté de l'aviation civile.*

3.2.1.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant inclue dans ses accords bilatéraux de transport aérien une clause concernant la sûreté de l'aviation.*

3.2.2 Chaque État contractant s'assurera que les demandes d'autres États relatives à des mesures particulières de sûreté pour un vol spécifique ou des vols spécifiés par des exploitants de ces autres États soient, dans la mesure du possible, satisfaites.

3.2.3 Les États contractants coopéreront, selon les besoins, dans l'élaboration et l'échange de renseignements concernant les programmes de formation.

3.2.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant coopère avec les autres États en matière de recherche et de développement d'équipements de sûreté nouveaux répondant mieux aux objectifs de la sûreté de l'aviation civile internationale.*

## CHAPITRE 4. MESURES PRÉVENTIVES DE SÛRETÉ

### 4.1. Objectifs généraux des mesures

4.1.1 Chaque État contractant prendra des mesures pour empêcher que des armes, explosifs ou tous autres engins dangereux pouvant être employés pour commettre un acte d'intervention illicite, et dont le port ou le transport n'est pas autorisé, ne soient introduits, par quelque moyen que ce soit, à bord d'un aéronef effectuant un vol d'aviation civile internationale.

*Note.— Lors de l'application de cette norme, une attention particulière doit être accordée à la menace que présentent les engins explosifs dissimulés dans des appareils électriques, électroniques ou à piles ou utilisant de tels appareils, lorsque ceux-ci sont transportés en tant que bagages à main et/ou dans les bagages enregistrés. Le Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite (Doc 8973) contient des éléments indicatifs en la matière.*

4.1.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que le port d'armes à bord des aéronefs par des agents chargés de l'application de la loi, ou par d'autres personnes dûment habilitées, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, fasse l'objet d'une autorisation spéciale, conformément à la législation des États intéressés.*

4.1.2.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que le transport d'armes dans d'autres cas ne soit autorisé que lorsqu'une personne dûment habilitée et qualifiée a déterminé qu'elles ne sont pas chargées, le cas échéant, et sous réserve qu'elles soient placées à un endroit inaccessible à quiconque pendant la durée du vol.*

4.1.2.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que le pilote commandant de bord soit informé du nombre de personnes armées et de l'emplacement de leur siège.*

4.1.3 Chaque État contractant veillera à ce que l'inspection prévol au point d'origine des aéronefs affectés à des vols internationaux comprenne des mesures pour détecter des objets suspects ou des anomalies qui pourraient dissimuler des armes, des explosifs ou tous autres engins dangereux.

4.1.4 Chaque État contractant adoptera des procédures y compris la notification de l'exploitant en vue de l'inspection des aéronefs dont on a des raisons fondées de croire qu'ils pourraient faire l'objet d'un acte d'intervention illicite, afin de détecter les armes, les explosifs ou autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés.

4.1.5 Chaque État contractant adoptera des mesures pour protéger les aéronefs dont on a des raisons fondées de croire qu'ils pourraient être attaqués pendant qu'ils sont au sol, et pour avertir, aussi longtemps à l'avance que possible, les autorités aéroportuaires de l'arrivée de ces aéronefs.

4.1.6 Chaque État contractant fera procéder à des évaluations et à des inspections des mesures de sûreté.

### 4.2. Mesures applicables aux passagers et à leurs bagages de cabine

4.2.1 Chaque État contractant veillera à ce que des mesures adéquates soient prises pour contrôler les passagers en correspondance ou en transit, ainsi que leurs bagages de cabine, afin d'empêcher que des articles non autorisés ne soient introduits à bord d'aéronefs effectuant des vols d'aviation civile internationale.

4.2.2 Chaque État contractant veillera à ce qu'il n'y ait aucune possibilité de mélange ni de contact entre passagers ayant été soumis à un contrôle de sûreté et personnes non soumises à un tel contrôle, après le passage des points d'inspection/filtrage de sûreté aux aéroports servant à l'aviation civile internationale; s'il y a mélange ou contact, les passagers en cause, ainsi que leurs bagages de cabine, seront soumis à une nouvelle inspection/filtrage avant d'embarquer dans un aéronef.

4.2.3 Chaque État contractant prendra des dispositions pour veiller à ce que l'exploitant et le pilote commandant de bord soient informés de ce que des passagers sont obligés d'effectuer le vol suite à des mesures judiciaires ou administratives, afin que des dispositions de sûreté appropriées puissent être prises.

4.2.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant exige des exploitants assurant des liaisons au départ de son territoire, qu'ils incluent dans leurs programmes de sûreté des mesures et des procédures destinées à assurer la sécurité à bord d'un aéronef lorsque celui-ci doit transporter des passagers obligés d'effectuer le vol parce qu'ils ont fait l'objet de mesures judiciaires ou administratives.*

4.2.5 Chaque État contractant exigera que des dispositions soient prises en ce qui concerne les vols qui font l'objet d'une menace accrue, pour veiller à ce que les passagers qui débarquent ne laissent pas d'objets à bord de l'aéronef lors d'escalas de transit à ses aéroports.

### 4.3. Mesures applicables aux bagages enregistrés, au fret et aux autres marchandises

4.3.1 Chaque État contractant adoptera des mesures pour que les exploitants, lorsqu'ils assurent des liaisons au départ de leur territoire, ne transportent pas les bagages de passagers qui ne se trouvent pas à bord de l'aéronef, à moins que les bagages séparés des passagers soient soumis à d'autres mesures de contrôle de sûreté.

4.3.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant adopte des mesures pour que les bagages enregistrés soient soumis à une inspection/filtrage avant d'être placés à bord des aéronefs.*

4.3.3 Chaque État contractant adoptera des mesures pour que les envois enregistrés comme bagages par des coursiers en vue de leur transport sur des vols de passagers soient soumis à des contrôles de sûreté spécifiques, en plus des mesures prévues en 4.3.1.

4.3.4 Chaque État contractant adoptera des mesures pour que les bagages destinés à être transportés sur des vols de passagers, et pris en charge à partir d'endroits autres que les comptoirs d'enregistrement des aéroports, soient protégés du point de prise en charge jusqu'à ce qu'ils soient placés à bord de l'aéronef.

4.3.5 Chaque État contractant veillera à assurer la mise en application, aux aéroports servant à l'aviation civile internationale, de mesures destinées à protéger les marchandises, les bagages, la poste, les provisions de bord et autres fournitures appartenant aux exploitants, qui sont déplacés sur un aéroport et destinés à être transportés à bord d'un aéronef, en vue de protéger l'aéronef en question contre un acte d'intervention illicite.

4.3.6 Chaque État contractant adoptera des mesures pour que le fret, les envois par coursiers et envois exprès, ainsi que la poste, destinés à être transportés sur des vols de passagers, soient soumis à des contrôles de sûreté appropriés.

4.3.7 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant adopte des mesures pour que les exploitants n'acceptent pas d'expéditions de fret, d'envois par coursiers ou de colis exprès ou de poste en vue de leur*

*transport sur des vols de passagers à moins qu'un expéditeur connu ne réponde de la sûreté de ces expéditions ou que celles-ci soient soumises à d'autres contrôles de sûreté pour répondre aux exigences de 4.3.6.*

4.3.8 Chaque État contractant exigera que soient prévus, aux aéroports servant à l'aviation civile internationale, des emplacements d'entreposage sûrs où les bagages mal acheminés pourraient être conservés en attendant qu'on les réexpédie, qu'on les réclame ou qu'on s'en débarrasse conformément aux lois locales.

4.3.9 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant prenne les mesures nécessaires pour veiller à ce que les bagages non identifiés soient entreposés dans un emplacement protégé et isolé jusqu'à ce que l'on se soit assuré qu'ils ne contiennent aucun explosif ou autre engin dangereux.*

### 4.4. Mesures relatives au contrôle d'accès

4.4.1 Chaque État contractant adoptera des procédures et systèmes d'identification destinés à interdire aux personnes ou aux véhicules non autorisés l'accès :

a) au côté piste de l'aéroport servant à l'aviation civile internationale;

b) aux autres zones importantes pour la sûreté de l'aéroport.

4.4.2 Chaque État contractant établira des mesures pour assurer une surveillance adéquate des déplacements de personnes autour des aéronefs et pour interdire l'accès des aéronefs aux personnes non autorisées.

### 4.5. Mesures relatives à la conception des aéroports

Chaque État contractant veillera à ce que les exigences architecturales et liées à l'infrastructure qui sont nécessaires à l'application optimale des mesures de sûreté de l'aviation civile internationale soient intégrées dans la conception et la construction de nouvelles installations et dans les modifications d'installations existantes aux aéroports.

## CHAPITRE 5. GESTION DE LA RIPOSTE AUX ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

### 5.1. Aspects opérationnels d'un acte d'intervention illicite

5.1.1 Chaque État contractant prendra des mesures appropriées destinées à assurer la sécurité des passagers et de l'équipage d'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite, jusqu'à ce qu'ils puissent poursuivre leur voyage.

5.1.2 Chaque État contractant qui a la responsabilité d'assurer des services de la circulation aérienne à un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite recueillera tous les renseignements qui se rapportent au vol de cet aéronef et les transmettra à tous les autres États responsables des organes des services de la circulation aérienne intéressés par le vol, y compris ceux de l'aéroport de destination connue ou présumée, de manière que les mesures de protection appropriées puissent être prises en temps utile, en route et à la destination connue, probable ou possible de l'aéronef.

5.1.3 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que les renseignements communiqués à la suite des mesures prises conformément aux dispositions de 5.1.2 soient distribués aussitôt que possible, sur le plan local, aux organes des services de la circulation aérienne intéressés, aux administrations d'aéroport appropriées, à l'exploitant et aux autres intéressés.*

5.1.4 Chaque État contractant prêtera assistance à un aéronef qui fait l'objet d'un acte de capture illicite, et lui fournira notamment les aides de navigation, les services de la circulation aérienne et l'autorisation d'atterrir, selon que les circonstances l'exigeront.

5.1.5 Chaque État contractant prendra les mesures qu'il jugera réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite et ayant atterri sur son territoire soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige de le laisser partir, en reconnaissant l'importance des consultations, toutes les fois qu'elles sont possibles, entre l'État sur le territoire duquel l'aéronef a atterri et l'État de l'exploitant de cet aéronef.

### 5.2. Comptes rendus

5.2.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant échange des renseignements avec les autres États contractants comme il le juge approprié, en fournissant en même temps ces renseignements à l'OACI, sur les plans, les conceptions, les équipements, les méthodes et les procédures destinés à protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.*

5.2.2 L'État contractant dans lequel a atterri un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite signalera, par le moyen le plus rapide, cet atterrissage à l'État d'immatriculation de l'aéronef et à l'État de l'exploitant et transmettra également le plus rapidement possible les autres renseignements pertinents disponibles :

- a) aux deux États mentionnés ci-dessus;
- b) à tout État dont des ressortissants ont été tués ou blessés;
- c) à tout État dont des ressortissants ont été pris en otages;
- d) à tout État contractant dont on sait que des ressortissants se trouvent à bord de l'aéronef;
- e) à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

5.2.3 Chaque État contractant concerné par un acte d'intervention illicite exigera de l'autorité compétente qu'elle réévalue les mesures et procédures de sûreté appliquées aux vols internationaux qui ont fait l'objet d'une intervention illicite, et qu'elle prenne les mesures nécessaires pour éliminer les faiblesses en vue d'éviter que de tels incidents ne se reproduisent.

5.2.4 Chaque État contractant concerné par un acte d'intervention illicite fournira à l'OACI tous les renseignements pertinents relatifs aux aspects de sûreté de cet acte, aussitôt que possible après que l'acte aura trouvé sa solution.

5.2.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant adopte des mesures pour s'assurer que les personnes agissant à titre officiel ne divulguent pas des informations confidentielles relatives à un acte d'intervention illicite susceptibles de compromettre la sécurité de l'aviation civile internationale.*



**ANNEXE N° 2**

*TEXTE DES RÉGLEMENTS COMMUNAUTAIRES  
COMPOSANT « LE TROISIÈME PAQUET » DE  
LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN*

I

*Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité*

RÈGLEMENT (CEE) N° 2407/92 DU CONSEIL  
du 23 juillet 1992  
concernant les licences des transporteurs aériens

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Parlement européen <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant qu'il importe de mettre en place, d'ici au 31 décembre 1992, une politique des transports aériens en vue d'établir progressivement le marché intérieur, conformément à l'article 8 A du traité;

considérant que le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

considérant que l'application du principe de la libre prestation des services au secteur des transports aériens doit se faire compte tenu des spécificités de ce secteur;

considérant que, par son règlement (CEE) n° 2343/90, du 24 juillet 1990, concernant l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers intracommunautaires et la répartition de la capacité en sièges entre les transporteurs aériens sur les services aériens réguliers entre États membres <sup>(4)</sup>, le Conseil a décidé d'adopter les règles communes relatives à la délivrance de licences aux transporteurs aériens de manière à ce qu'elles soient mises en œuvre au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 1992;

considérant, toutefois, qu'il convient de donner aux États membres un délai raisonnable, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1993, pour l'application du présent règlement;

considérant qu'il importe de fixer des critères non discriminatoires en ce qui concerne le lieu d'établissement et le contrôle des entreprises qui demandent une licence;

considérant que, en vue d'assurer des services fiables et adéquats, il convient de faire en sorte que les transporteurs aériens opèrent à tout moment selon des critères de sécurité élevés et de saine gestion économique;

considérant que, pour des raisons tenant à la protection des usagers et des autres parties concernées, il importe que les transporteurs aériens aient une couverture suffisante pour les risques encourus;

considérant que, dans le marché intérieur, les transporteurs aériens doivent pouvoir utiliser des appareils dont le propriétaire est établi n'importe où dans la Communauté, sans préjudice des responsabilités de l'État membre qui délivre les licences en ce qui concerne les capacités techniques du transporteur;

considérant qu'il doit également être possible de louer des appareils immatriculés en dehors de la Communauté pour une courte période ou dans des circonstances exceptionnelles, pour autant que les normes de sécurité soient équivalentes à celles applicables dans la Communauté;

considérant que les procédures de délivrance de licences aux transporteurs aériens doivent être transparentes et non discriminatoires,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

1. Le présent règlement concerne les critères de délivrance et de maintien en vigueur, par les États membres, des licences d'exploitation aux transporteurs aériens établis dans la Communauté.

<sup>(1)</sup> JO n° C 258 du 4. 10. 1991, p. 2.

<sup>(2)</sup> JO n° C 125 du 18. 5. 1992, p. 140.

<sup>(3)</sup> JO n° C 169 du 6. 7. 1992, p. 15.

<sup>(4)</sup> JO n° L 217 du 11. 8. 1990, p. 8.

2. Le transport aérien de passagers, de courrier et/ou de fret, effectuée par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés, ainsi que les vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports ne relèvent pas du présent règlement. Ces activités relèvent de la législation nationale pour ce qui est des licences d'exploitation et de la législation communautaire et nationale pour ce qui est du certificat de transporteur aérien (AOC).

#### Article 2

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) *entreprise*: une personne physique, une personne morale poursuivant ou ne poursuivant pas de but lucratif ou bien un organisme officiel doté ou non de la personnalité juridique;
- b) *transporteur aérien*: une entreprise de transport aérien possédant une licence d'exploitation en cours de validité ;
- c) *licence d'exploitation*: un document délivré par l'État membre compétent à une entreprise l'autorisant à effectuer, à titre onéreux, le transport aérien de passagers, de courrier et/ou de fret selon les mentions figurant dans la licence;
- d) *certificat de transporteur aérien (AOC)*: un document délivré à une entreprise ou à un groupe d'entreprises par les autorités compétentes des États membres attestant que le transporteur aérien concerné possède les capacités professionnelles et l'organisation pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité en vue des activités de transport aérien qui y sont mentionnées;
- e) *plan d'entreprise*: une description détaillée des activités commerciales prévues par le transporteur aérien durant la période concernée, notamment pour ce qui est de l'évolution du marché et des investissements qu'il compte effectuer, ainsi que des incidences financières et économiques de ces activités;
- f) *compte de gestion*: une description détaillée des recettes et des dépenses pour la période concernée, comprenant notamment une ventilation entre les activités aériennes et non aériennes ainsi qu'entre les éléments financiers et non financiers;
- g) *contrôle effectif*: une relation constituée par des droits, des contrats ou de tout autre moyen qui, soit séparément soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment à:
  - a) un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;
  - b) des droits ou des contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise.

#### Article 3

1. Sans préjudice de l'article 5 paragraphe 5, les États membres ne délivrent pas ou ne maintiennent pas en vigueur des licences d'exploitation dès lors que les conditions fixées dans le présent règlement ne sont pas respectées.
2. Toute entreprise satisfaisant aux conditions fixées dans le présent règlement peut obtenir une licence d'exploitation. Cette licence ne confère en soi aucun droit d'accès à des liaisons ou marchés spécifiques.
3. Sans préjudice de l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 2, aucune entreprise établie dans la Communauté n'est autorisée à effectuer à titre onéreux des transports aériens de passagers, de courrier et/ou de fret, à moins que la licence d'exploitation appropriée ne lui ait été délivrée.

#### Licence d'exploitation

#### Article 4

1. Un État membre ne délivre de licence d'exploitation à une entreprise que si:
  - a) son principal établissement et, le cas échéant, son siège, sont situés dans cet État membre
  - et
  - b) son activité principale est le transport aérien, exclusivement ou en combinaison avec toute autre activité commerciale comportant l'exploitation d'aéronefs ou la réparation et l'entretien d'aéronefs.
2. Sans préjudice des accords et conventions auxquels la Communauté est partie contractante, l'entreprise doit être détenue et continuer à être détenue soit directement, soit par participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants d'États membres. Elle doit, à tout moment, être effectivement contrôlée par ces États ou ces ressortissants.
3. a) Sans préjudice des paragraphes 2 et 4, les transporteurs aériens qui ont déjà été agréés à l'annexe I des règlements (CEE) n° 2343/90 et (CEE) n° 294/91 du Conseil, du 4 février 1991, relatif au fonctionnement des services de fret aérien entre États membres <sup>(1)</sup>, conservent leurs droits au titre du présent règlement et d'autres règlements associés tant qu'ils satisfont aux autres obligations qui leur sont imposées par le présent règlement et qu'ils demeurent contrôlés directement ou indirectement par les mêmes pays tiers et/ou les ressortissants du même pays tiers que ceux qui exerçaient ce contrôle au moment de l'adoption du présent règlement. Toutefois, ce contrôle peut, à tout moment, être transféré à des États membres et/ou des ressortissants d'États membres.

<sup>(1)</sup> JO n° L 36 du 8. 2. 1991, p. 1.

- b) Les possibilités d'achat et de vente de participations au titre du point a) ne concernent pas les ressortissants d'un pays tiers qui ont un intérêt important dans un transporteur aérien d'un pays tiers.
4. Toute entreprise ayant directement ou indirectement une participation de contrôle dans un transporteur aérien doit satisfaire aux conditions prévues au paragraphe 2.
5. Sur demande, un transporteur aérien doit pouvoir prouver, à tout moment, à l'État membre responsable de la licence d'exploitation qu'il satisfait aux conditions fixées dans le présent article. La Commission, agissant à la demande d'un État membre, vérifie le respect des conditions prévues au présent article et arrête, le cas échéant, une décision.

#### Article 5

1. Toute entreprise de transport aérien demandant une licence d'exploitation pour la première fois doit pouvoir démontrer de manière suffisamment convaincante aux autorités compétentes de l'État membre qui délivre les licences qu'il sera à même:
- a) de faire face, à tout moment, pendant une période de vingt-quatre mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes
  - et
  - b) d'assumer, pendant une période de trois mois à compter du début de l'exploitation, les frais fixes et les dépenses d'exploitation découlant de ses activités conformément au plan d'entreprise et évaluées sur la base d'hypothèses réalistes, sans avoir recours aux recettes tirées de ses activités.
2. Aux fins du paragraphe 1, toute demande de licence est accompagnée d'un plan d'entreprise portant sur, au moins, les deux premières années d'exploitation. Le plan d'entreprise doit aussi indiquer le détail des liens financiers du demandeur avec d'autres activités commerciales auxquelles il se livrerait soit directement, soit par l'intermédiaire d'entreprises apparentées. Le demandeur fournit également toutes informations utiles, en particulier les données visées à la partie A de l'annexe.
3. Tout transporteur aérien notifie préalablement à l'autorité qui délivre les licences des projets concernant l'exploitation d'un nouveau service régulier ou d'un service non régulier vers un continent ou une région du monde qui n'était pas desservi auparavant, les changements devant intervenir dans le type ou le nombre d'avions exploités ou une modification substantielle du volume de leurs activités. Il notifie aussi préalablement tout projet de fusion ou de rachat et notifie dans les quatorze jours à l'autorité qui délivre les licences tout changement dans la détention de toute participation représentant 10 % ou plus de l'ensemble

du capital du transporteur aérien ou de la société mère ou de la société qui le contrôle en dernier ressort. La soumission, deux mois avant la période à laquelle il se réfère, d'un plan d'entreprise couvrant une période de douze mois constitue une notification suffisante au titre du présent paragraphe en ce qui concerne les modifications des activités et/ou éléments actuels qui figurent dans le plan d'entreprise.

4. Si l'autorité qui délivre les licences estime que les changements notifiés conformément au paragraphe 3 ont des incidences importantes sur la situation financière du transporteur aérien, elle demande qu'un plan d'entreprise révisé lui soit présenté, dans lequel figurent les changements annoncés et qui couvre au moins une période de douze mois à compter de la date de sa mise en œuvre, ainsi que toutes les informations utiles, y compris les données visées à la partie B de l'annexe, pour pouvoir apprécier si le transporteur aérien est à même de faire face à ses obligations actuelles et potentielles au cours de cette période de douze mois. L'autorité qui délivre les licences prend une décision sur le plan d'entreprise révisé dans un délai de trois mois à compter de sa présentation.

5. Les autorités qui délivrent les licences peuvent, à tout moment, et en tout cas lorsqu'il apparaît clairement qu'un transporteur aérien, auquel elles ont délivré une licence, a des problèmes financiers, procéder à une évaluation de ses résultats financiers et elles peuvent suspendre ou retirer la licence si elles n'ont plus la certitude que le transporteur aérien est à même de faire face à ses obligations actuelles ou potentielles pendant une période de douze mois. Les autorités qui délivrent les licences peuvent aussi délivrer une licence temporaire pendant la restructuration financière du transporteur aérien, à condition que la sécurité ne soit pas mise en péril.

6. À chaque exercice financier et sans retard indu, les transporteurs aériens doivent fournir aux autorités qui délivrent leurs licences les comptes certifiés se rapportant à l'exercice précédent. À tout moment, à la demande des autorités qui délivrent les licences, les transporteurs aériens doivent fournir les informations nécessaires aux fins du paragraphe 5 et, en particulier, les données visées à la partie C de l'annexe.

7. a) Les paragraphes 1 à 4 et le paragraphe 6 ne s'appliquent pas aux transporteurs aériens qui exploitent exclusivement des appareils d'un poids maximal au décollage de 10 tonnes et/ou d'une capacité inférieure à 20 sièges. Ces transporteurs doivent à tout moment être en mesure d'apporter la preuve que leurs fonds propres s'élèvent au moins à 50 000 écus ou de fournir les informations nécessaires aux fins du paragraphe 5, à la demande des autorités qui délivrent les licences. Un État membre peut, néanmoins, appliquer les paragraphes 1 à 4 et le paragraphe 6 aux transporteurs aériens auxquels il a délivré une licence et qui exploitent des services réguliers ou dont le chiffre d'affaires annuel dépasse 3 millions d'écus.

- b) La Commission, après avoir consulté les États membres, peut augmenter, le cas échéant, les montants visés au point a), si l'évolution économique fait apparaître la nécessité d'une telle décision. Cette modification est publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*.
- c) Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans le délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des circonstances exceptionnelles, prendre une décision différente dans le délai d'un mois.

*Article 6*

1. L'autorité compétente d'un État membre qui, en vue de la délivrance d'une licence d'exploitation, exige des personnes qui dirigeront effectivement et en permanence les activités de l'entreprise la production de preuves relatives à l'honorabilité ou l'absence de faillite, ou bien qui suspend ou retire la licence en cas de faute professionnelle grave ou d'infraction pénale, accepte comme preuve suffisante pour les ressortissants des États membres la production de documents délivrés par des autorités compétentes de l'État membre d'origine ou de provenance, dont il résulte que ces exigences sont satisfaites.

Lorsque les documents visés au premier alinéa ne sont pas délivrés par les autorités compétentes de l'État membre d'origine ou de provenance, ils sont remplacés par une déclaration sous serment — ou, dans les États membres où un tel serment n'existe pas, par une déclaration solennelle — faite par l'intéressé devant une autorité judiciaire ou administrative compétente ou, le cas échéant, devant un notaire ou un organisme professionnel qualifié de l'État membre d'origine ou de provenance, qui délivrera une attestation faisant foi de ce serment ou de cette déclaration solennelle.

2. Les autorités compétentes des États membres peuvent exiger que les documents ou attestations visés au paragraphe 1 n'aient pas, lors de leur production, plus de trois mois.

*Article 7*

Les transporteurs aériens doivent avoir souscrit des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

*Article 8*

1. L'octroi ou le maintien d'une licence d'exploitation n'est pas subordonné à la possession d'appareils, mais un État membre exige des transporteurs auxquels il a délivré une licence qu'ils aient à leur disposition un ou plusieurs appareils en propriété ou dans le cadre de tout type de contrat de location (lease agreement).

2. a) Sans préjudice du paragraphe 3, les appareils utilisés par un transporteur aérien sont immatriculés, au choix de l'État membre qui délivre la licence d'exploitation, soit sur son registre national, soit dans la Communauté.

b) Si un contrat de location (lease agreement) portant sur un appareil immatriculé dans la Communauté est réputé acceptable aux termes de l'article 10, un État membre n'exige pas que cet appareil soit immatriculé sur son propre registre si cette immatriculation impose des modifications structurelles audit appareil.

3. Un État membre peut accorder des dérogations à la condition visée au paragraphe 2 point a) dans le cas de contrats de location de courte durée (short term lease agreements) destinés à répondre aux besoins temporaires des transporteurs aériens ou dans des circonstances exceptionnelles.

4. Aux fins de l'application du paragraphe 2 point a), un État membre accepte, sous réserve des lois et des règlements applicables, notamment ceux qui concernent le certificat de navigabilité, l'inscription sur son registre national, sans droits discriminatoires ni retard, d'appareils appartenant à des ressortissants d'autres États membres et les transferts à partir des registres d'autres États membres. Aucun droit discriminatoire n'est dû pour les transferts d'appareils en plus du droit normal d'immatriculation.

**Certificats de transporteur aérien**

*Article 9*

1. La délivrance et la validité d'une licence d'exploitation sont subordonnées à la détention d'un certificat de transporteur aérien en cours de validité spécifiant les activités couvertes par la licence d'exploitation et conforme aux critères fixés dans le règlement pertinent du Conseil.

2. En attendant l'entrée en vigueur du règlement visé au paragraphe 1, les réglementations nationales relatives à la licence de transporteur aérien ou à tout autre titre équivalent concernant la certification des transporteurs sont d'application.

*Article 10*

1. En vue de respecter les normes de sécurité et de responsabilité, un transporteur aérien qui utilise un appareil d'une autre entreprise ou cède un appareil à une autre entreprise obtient l'autorisation préalable de l'autorité qui délivre les licences. Les conditions dont cette autorité assortit son autorisation font partie du contrat de location (lease agreement) conclu entre les deux parties.

2. Les États membres n'approuvent pas les contrats de location (lease agreement) avec équipage conclus avec un transporteur auquel ils ont délivré une licence d'exploitation, à moins que des normes de sécurité équivalentes à celles imposées au titre de l'article 9 ne soient respectées.

Dispositions générales

Article 11

1. Les licences d'exploitation restent valables aussi longtemps que le transporteur aérien remplit les obligations prévues par le présent règlement. Toutefois, les États membres peuvent en imposer le réexamen au terme de la première année suivant la délivrance d'une nouvelle licence d'exploitation, et tous les cinq ans par la suite.

2. Lorsqu'un transporteur aérien a interrompu ses activités pendant six mois ou n'a pas commencé ses activités six mois après la délivrance d'une licence d'exploitation, l'État membre responsable décide s'il y a lieu de soumettre de nouveau la licence d'exploitation pour agrément.

3. Les États membres décident, à l'égard des transporteurs aériens auxquels ils ont délivré une licence d'exploitation, s'il y a lieu de soumettre de nouveau la licence d'exploitation pour agrément, en cas de modification d'un ou de plusieurs éléments affectant la situation juridique de l'entreprise et notamment en cas de fusions ou de prises de contrôle. Les transporteurs aériens en cause peuvent poursuivre leurs activités, à moins que l'autorité qui délivre les licences d'exploitation ne décide, en motivant sa décision, que la sécurité est compromise.

Article 12

Un transporteur aérien contre lequel une procédure en insolvabilité ou une autre procédure similaire est engagée, n'est pas autorisé par un État membre à conserver sa licence d'exploitation, si l'organisme compétent de cet État membre est convaincu qu'il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

Article 13

1. Les procédures de délivrance de licences d'exploitation sont rendues publiques par l'État membre concerné, qui en informe la Commission.

2. L'État membre concerné statue sur une demande, en tenant compte de tous les éléments dont il dispose, le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires lui ont été soumises. Il communique sa décision à l'entreprise demanderesse. Tout refus doit être motivé.

3. Une entreprise dont la demande de licence d'exploitation a été rejetée peut soumettre son cas à la Commission. Si la Commission estime que les conditions du présent règlement n'ont pas été respectées, elle se prononce sur l'interprétation correcte du présent règlement, sans préjudice de l'article 169 du traité.

4. Les décisions des États membres de délivrer ou de retirer les licences sont publiées au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 14

1. Pour l'accomplissement de ses tâches prévues à l'article 4, la Commission peut recueillir toutes les informations nécessaires auprès des États membres concernés; ceux-ci veillent également à ce que les transporteurs aériens auxquels ils ont délivré une licence fournissent des informations.

2. Lorsque les informations requises ne sont pas fournies dans le délai imparti par la Commission ou sont fournies de façon incomplète, la Commission les demande par voie de décision adressée à l'État membre concerné. La décision précise les informations demandées et fixe un délai approprié dans lequel elles doivent être fournies.

3. Si les informations requises au titre du paragraphe 2 ne sont pas fournies dans le délai imparti ou si le transporteur aérien n'a pas démontré par ailleurs qu'il satisfait aux exigences prévues à l'article 4, la Commission, sauf circonstances particulières, informe aussitôt tous les États membres de la situation. Les États membres peuvent, jusqu'à ce que la Commission leur ait notifié que les informations ont été fournies, pour démontrer qu'ils sont satisfaits aux exigences en question, suspendre tout droit d'accès au marché auquel le transporteur aérien peut prétendre au titre du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, sur l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires<sup>(1)</sup>.

Article 15

Outre les règles fixées par le présent règlement, le transporteur aérien est également tenu de respecter les prescriptions de la législation nationale compatibles avec la législation communautaire.

Article 16

Nonobstant l'article 3 paragraphe 1, les licences d'exploitation en vigueur dans un État membre à la date d'entrée en vigueur du présent règlement restent en vigueur, sous réserve des lois sur la base desquelles elles ont été délivrées, pendant une durée maximale d'un an, à l'exception du cas prévu à l'article 4 paragraphe 1 point b), pour lequel cette durée maximale est portée à trois ans, au cours de laquelle les transporteurs aériens qui détiennent ces licences mettent tout en œuvre pour se conformer aux prescriptions du présent règlement. Aux fins du présent article, les transporteurs qui détiennent une licence d'exploitation sont réputés comprendre les transporteurs exerçant légitimement leurs activités avec un certificat de transporteur aérien en cours

(1) Voir page 8 du présent Journal officiel.

de validité (AOC) à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, mais qui ne detiennent pas de licence d'exploitation.

Le présent article ne porte pas atteinte à l'article 4 paragraphes 2, 3, 4 et 5, ni à l'article 9; toutefois, les transporteurs aériens qui exercent leurs activités au titre d'exemptions préalables à l'entrée en vigueur du présent règlement peuvent continuer à le faire pendant une durée qui ne peut excéder la durée maximale prévue ci-dessus, en attendant les résultats des enquêtes des États membres sur leur compatibilité avec l'article 4.

*Article 17*

Avant d'adopter les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires à la mise en œuvre du

présent règlement, les États membres consultent la Commission. Ils lui communiquent toutes les dispositions adoptées.

*Article 18*

1. Les États membres et la Commission coopèrent pour la mise en œuvre du présent règlement.
2. Les informations confidentielles obtenues dans le cadre de l'application du présent règlement sont couvertes par le secret professionnel.

*Article 19*

Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 1992.

*Par le Conseil*

*Le président*

J. COPE

ANNEXE

**INFORMATIONS NÉCESSAIRES AUX FINS DE L'ARTICLE 5 RELATIF À LA CAPACITÉ FINANCIÈRE  
DES TRANSPORTEURS AÉRIENS**

**A. Informations à fournir par un transporteur qui demande une licence pour la première fois en ce qui concerne sa capacité financière**

1. Les documents financiers et comptables internes les plus récents et, s'ils existent, les comptes certifiés de l'exercice financier précédent.
2. Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour les deux années suivantes.
3. La base sur laquelle sont établies les dépenses et recettes prévisionnelles pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, etc.; les prévisions de trafic et de recettes.
4. Le détail des frais de démarrage pour la période allant du dépôt de la demande au commencement de l'exploitation, et des explications sur la manière dont il est envisagé de financer ces frais.
5. Le détail des sources de financement actuelles et potentielles.
6. La liste détaillée des actionnaires, avec leur nationalité et le type d'actions détenues, et les statuts. Si le transporteur fait partie d'un groupe d'entreprises, des informations doivent être fournies sur les relations entre celles-ci.
7. La marge brute d'autofinancement prévisionnelle et les plans de trésorerie pour les deux premières années d'exploitation.
8. Le détail du financement des achats et des acquisitions par contrat de location (lease agreement) d'avions, y compris, en cas de contrat de location (lease agreement), les modalités et conditions du contrat.

**B. Informations à fournir pour l'évaluation permanente de la capacité financière des titulaires de licence qui envisagent un changement de leurs structures ou de leurs activités avant des incidences importantes sur leur situation financière**

1. Si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents et les comptes certifiés pour l'exercice financier précédent.
2. Le détail précis de tous les changements envisagés, par exemple changement de type de service, projet de rachat ou fusion, modification du capital social, changements d'actionnaires, etc.
3. Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour l'exercice en cours, tenant compte de tous les changements de structures ou d'activités envisagés qui ont des incidences financières importantes.
4. Les dépenses et recettes passées et futures pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, etc.; les prévisions de trafic et de recettes.
5. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour l'année suivante, compte tenu de tous les changements de structures et d'activités envisagés avant des incidences financières importantes.
6. Le détail du financement des achats et des acquisitions par contrat de location (lease agreement) d'avions, y compris, en cas de contrat de location (lease agreement), les modalités et conditions du contrat.

**C. Informations à fournir pour l'évaluation permanente de la capacité financière des titulaires de licence**

1. Les comptes certifiés au plus tard six mois après la fin de la période sur laquelle ils portent et, si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents.
2. Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour l'année à venir.
3. Les dépenses et recettes passées et futures pour des postes tels que prix du carburant, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, etc.; les prévisions de trafic et de recettes.
4. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour l'année suivante.

RÈGLEMENT (CEE) N° 2408/92 DU CONSEIL

du 23 juillet 1992

concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intra-communautaires

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Parlement européen <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant qu'il importe de mettre en place une politique des transports aériens en vue d'établir progressivement le marché intérieur au cours de la période expirant le 31 décembre 1992, conformément à l'article 8 A du traité;

considérant que le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

considérant que la décision 87/602/CEE du Conseil, du 14 décembre 1987, concernant la répartition de la capacité en sièges entre États membres et l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers entre États membres <sup>(4)</sup>, et le règlement (CEE) n° 2343/90 du Conseil, du 24 juillet 1990, concernant l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers intracommunautaires et la répartition de la capacité en sièges entre les transporteurs aériens sur les services aériens réguliers entre États membres <sup>(5)</sup>, constituent les premières étapes en vue de réaliser le marché intérieur en ce qui concerne l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers intracommunautaires;

considérant que le règlement (CEE) n° 2343/90 dispose que le Conseil statue sur la révision dudit règlement au plus tard le 30 juin 1992 ;

considérant que, par le règlement (CEE) n° 2343/90, le Conseil a décidé d'adopter, en vue de leur mise en œuvre à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1992, les règles relatives à la délivrance des licences d'exploitation de liaison;

considérant que, par le règlement (CEE) n° 2343/90, le Conseil a décidé d'abolir, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1993, toute restriction en matière de capacité entre les États membres;

considérant que, par le règlement (CEE) n° 2343/90, le Conseil a confirmé que les droits de cabotage font partie intégrante du marché intérieur;

considérant que le royaume d'Espagne et le Royaume-Uni sont convenus à Londres, le 2 décembre 1987, dans une déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères des deux pays, d'un régime renforçant la coopération dans l'utilisation de l'aéroport de Gibraltar et que ce régime n'est pas encore entré en application;

considérant que le développement du système de trafic aérien dans les îles grecques et les îles atlantiques composant la région autonome des Açores est actuellement inadéquat et que les aéroports situés dans ces îles doivent donc être temporairement exemptés de l'application du présent règlement;

considérant qu'il est nécessaire d'abolir les restrictions en matière de désignation multiple et de droit de trafic de cinquième liberté et d'introduire progressivement les droits de cabotage afin de stimuler le développement du secteur communautaire des transports aériens et d'améliorer les services offerts aux usagers;

considérant qu'il est nécessaire, dans des cas limités, de prendre des dispositions spéciales pour les obligations de service public nécessaires au maintien de services aériens adéquats desservant les zones nationales;

considérant qu'il est nécessaire de prendre des dispositions spéciales pour les services aériens sur les nouvelles liaisons entre les aéroports régionaux;

considérant que, pour des raisons de planification des transports aériens, il est nécessaire d'autoriser les États membres à établir des règles non discriminatoires en vue de la répartition du trafic aérien entre les aéroports faisant partie d'un même système aéroportuaire;

considérant que l'exercice des droits de trafic doit être compatible avec les règles opérationnelles en matière de sécurité, de protection de l'environnement et d'accès aux aéroports et qu'il doit être traité sans discrimination;

considérant que, pour des raisons liées à des problèmes de congestion ou d'environnement, il est nécessaire de prévoir la possibilité d'imposer certaines limitations à l'exercice des droits de trafic;

<sup>1</sup> JO n° C 258 du 4. 10. 1991, p. 10.

<sup>2</sup> JO n° C 125 du 18. 5. 1992, p. 146.

<sup>3</sup> JO n° C 169 du 6. 7. 1992, p. 15.

<sup>4</sup> JO n° L 374 du 31. 12. 1987, p. 19.

<sup>5</sup> JO n° L 217 du 11. 8. 1990, p. 8.

RÈGLEMENT (CEE) N° 2408/92 DU CONSEIL

du 23 juillet 1992

concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intra-communautaires

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Parlement européen <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant qu'il importe de mettre en place une politique des transports aériens en vue d'établir progressivement le marché intérieur au cours de la période expirant le 31 décembre 1992, conformément à l'article 8 A du traité;

considérant que le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

considérant que la décision 87/602/CEE du Conseil, du 14 décembre 1987, concernant la répartition de la capacité en sièges entre États membres et l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers entre États membres <sup>(4)</sup>, et le règlement (CEE) n° 2343/90 du Conseil, du 24 juillet 1990, concernant l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers intracommunautaires et la répartition de la capacité en sièges entre les transporteurs aériens sur les services aériens réguliers entre États membres <sup>(5)</sup>, constituent les premières étapes en vue de réaliser le marché intérieur en ce qui concerne l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers intracommunautaires;

considérant que le règlement (CEE) n° 2343/90 dispose que le Conseil statue sur la révision dudit règlement au plus tard le 30 juin 1992 ;

considérant que, par le règlement (CEE) n° 2343/90, le Conseil a décidé d'adopter, en vue de leur mise en œuvre à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1992, les règles relatives à la délivrance des licences d'exploitation de liaison;

considérant que, par le règlement (CEE) n° 2343/90, le Conseil a décidé d'abolir, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1993, toute restriction en matière de capacité entre les États membres;

considérant que, par le règlement (CEE) n° 2343/90, le Conseil a confirmé que les droits de cabotage font partie intégrante du marché intérieur;

considérant que le royaume d'Espagne et le Royaume-Uni sont convenus à Londres, le 2 décembre 1987, dans une déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères des deux pays, d'un régime renforçant la coopération dans l'utilisation de l'aéroport de Gibraltar et que ce régime n'est pas encore entré en application;

considérant que le développement du système de trafic aérien dans les îles grecques et les îles atlantiques composant la région autonome des Açores est actuellement inadéquat et que les aéroports situés dans ces îles doivent donc être temporairement exemptés de l'application du présent règlement;

considérant qu'il est nécessaire d'abolir les restrictions en matière de désignation multiple et de droit de trafic de cinquième liberté et d'introduire progressivement les droits de cabotage afin de stimuler le développement du secteur communautaire des transports aériens et d'améliorer les services offerts aux usagers;

considérant qu'il est nécessaire, dans des cas limités, de prendre des dispositions spéciales pour les obligations de service public nécessaires au maintien de services aériens adéquats desservant les zones nationales;

considérant qu'il est nécessaire de prendre des dispositions spéciales pour les services aériens sur les nouvelles liaisons entre les aéroports régionaux;

considérant que, pour des raisons de planification des transports aériens, il est nécessaire d'autoriser les États membres à établir des règles non discriminatoires en vue de la répartition du trafic aérien entre les aéroports faisant partie d'un même système aéroportuaire;

considérant que l'exercice des droits de trafic doit être compatible avec les règles opérationnelles en matière de sécurité, de protection de l'environnement et d'accès aux aéroports et qu'il doit être traité sans discrimination;

considérant que, pour des raisons liées à des problèmes de congestion ou d'environnement, il est nécessaire de prévoir la possibilité d'imposer certaines limitations à l'exercice des droits de trafic;

<sup>(1)</sup> JO n° C 258 du 4. 10. 1991, p. 10.

<sup>(2)</sup> JO n° C 125 du 18. 5. 1992, p. 146.

<sup>(3)</sup> JO n° C 169 du 6. 7. 1992, p. 15.

<sup>(4)</sup> JO n° L 374 du 31. 12. 1987, p. 19.

<sup>(5)</sup> JO n° L 217 du 11. 8. 1990, p. 8.

considérant que, compte tenu de la situation concurrentielle du marché, il convient de prendre des dispositions pour empêcher que les transporteurs aériens ne subissent des effets économiques injustifiés;

considérant qu'il convient de fixer les devoirs des États membres et des transporteurs aériens en vue de la fourniture des informations nécessaires;

considérant qu'il est souhaitable que l'accès au marché soit évalué sur des bases identiques pour les services aériens d'un même type;

considérant qu'il est souhaitable que toutes les questions relatives à l'accès au marché soient couvertes par un seul et même règlement;

considérant que le présent règlement remplace en partie le règlement (CEE) n° 2343/90 et le règlement (CEE) n° 294/91 du Conseil, du 4 février 1991, relatif au fonctionnement des services de fret aérien entre États membres <sup>(1)</sup>,

**A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:**

*Article premier*

1. Le présent règlement porte sur l'accès aux liaisons intracommunautaires pour les services aériens réguliers et non réguliers.

2. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

3. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar est suspendue jusqu'à ce que soit mis en application le régime prévu dans la déclaration conjointe faite, le 2 décembre 1987, par les ministres des affaires étrangères du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni. Les gouvernements du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni informeront le Conseil de la date de cette mise en application.

4. Les aéroports des îles grecques et des îles atlantiques composant la région autonome des Açores sont exemptés de l'application du présent règlement jusqu'au 30 juin 1993. À moins que le Conseil n'en décide autrement, sur proposition de la Commission, cette exemption s'applique pour une période supplémentaire de cinq ans et peut être prolongée à nouveau de cinq ans.

*Article 2*

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) *transporteur aérien* : une entreprise de transport aérien, possédant une licence d'exploitation en cours de validité;

b) *transporteur aérien communautaire*: un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre en vertu du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens <sup>(2)</sup>;

c) *service aérien*: un vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux, des passagers, du fret et/ou du courrier;

d) *service aérien régulier*: une série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes:

i) il est effectué, à titre onéreux, au moyen d'aéronefs destinés à transporter des passagers, du fret et/ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des sièges, vendus individuellement, sont mis à disposition du public (soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés);

ii) il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux aéroports ou plus:

- 1) soit selon un horaire publié;
- 2) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente;

e) *vol* : un départ d'un aéroport déterminé vers un aéroport de destination déterminé;

f) *droit de trafic*: le droit d'un transporteur aérien de transporter des passagers, du fret et/ou du courrier sur une liaison aérienne desservant deux aéroports communautaires;

g) *vente de sièges*: la vente directe de sièges au public par le transporteur aérien ou son agent agréé ou un affréteur, à l'exclusion de tout autre service associé tel que l'hébergement;

h) *États membres concernés*: les États membres entre lesquels ou l'État membre à l'intérieur duquel est exploitée une liaison aérienne;

i) *États membres impliqués*: le ou les États membres concernés et le ou les États membres dans lesquels le ou les transporteurs aériens exploitant le service aérien sont titulaires d'une licence;

j) *État d'enregistrement*: l'État membre dans lequel a été délivrée la licence visée au point b);

k) *aéroport*: toute zone dans un État membre ouverte aux opérations commerciales de transport aérien;

l) *aéroport régional*: tout aéroport ne figurant pas sur la liste des aéroports de première catégorie reprise à l'annexe I;

m) *système aéroportuaire*: deux aéroports ou plus regroupés pour desservir la même ville ou conurbation, comme indiqué à l'annexe II;

<sup>(1)</sup> JO n° L 36 du 8. 2. 1991, p. 1.

<sup>(2)</sup> Voir page 1 du présent Journal officiel.

- n) *capacité*: le nombre de sièges offerts au public sur un service aérien régulier au cours d'une période déterminée;
- o) *obligations de service public*: les obligations imposées à un transporteur aérien en vue de prendre, à l'égard de toute liaison qu'il peut exploiter en vertu d'une licence qui lui a été délivrée par un État membre, toutes les mesures propres à assurer la prestation d'un service répondant à des normes fixes en matière de continuité, de régularité, de capacité et de prix, normes auxquelles le transporteur ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial.

### Article 3

1. Sous réserve du présent règlement, les transporteurs aériens communautaires sont autorisés par le ou les États membres concernés à exercer des droits de trafic sur des liaisons intracommunautaires.

2. Nonobstant le paragraphe 1, un État membre n'est pas tenu d'autoriser, jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1997, l'exercice de droits de cabotage sur son territoire par des transporteurs aériens communautaires titulaires d'une licence délivrée par un autre État membre, à moins que:

- i) les droits de trafic soient exercés sur un service qui constitue le prolongement d'un service au départ de l'État d'enregistrement du transporteur ou le préliminaire d'un service à destination de cet État et qui est programmé comme tel;
- ii) le transporteur aérien n'utilise pas, pour le service de cabotage, plus de 50 % de la capacité qu'il met en œuvre durant une saison sur le même service dont le service de cabotage constitue le prolongement ou le préliminaire.

3. Un transporteur aérien exploitant des services de cabotage conformément au paragraphe 2 fournit, sur demande, à l'État membre impliqué ou aux États membres impliqués toute information nécessaire à l'application dudit paragraphe.

4. Nonobstant le paragraphe 1, un État membre peut, jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1997, sans discrimination fondée sur la nationalité des propriétaires et l'identité du transporteur aérien, qu'il exploite les liaisons concernées ou demande à les exploiter, réglementer l'accès à des liaisons sur son territoire pour des transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par cet État membre conformément au règlement (CEE) n° 2407/92, tout en n'affectant, d'aucune autre façon, le droit communautaire et notamment les règles de concurrence.

### Article 4

- 1. a) Un État membre peut, à la suite de consultations avec les autres États concernés et après en avoir informé la Commission et les transporteurs aériens qui exploitent la liaison, imposer des obligations de service public sur des services aériens réguliers vers un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport

régional situé sur son territoire, si ces liaisons sont considérées comme vitales pour le développement économique de la région dans laquelle est situé l'aéroport, dans la mesure nécessaire pour assurer sur cette liaison une prestation de service adéquate répondant à des normes fixes en matière de continuité, de régularité, de capacité et de prix, normes auxquelles le transporteur ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial. La Commission publie ces obligations de service public au *Journal officiel des Communautés européennes*.

- b) L'adéquation des services de transport aérien réguliers est évaluée par les États membres compte tenu:

- i) de l'intérêt public;

- ii) de la possibilité, notamment pour les régions insulaires, de recourir à d'autres formes de transport et de la capacité de ces formes de transport à répondre aux besoins considérés;

- iii) des tarifs et des conditions de transport aérien qui peuvent être proposés aux usagers ;

- iv) de l'effet conjugué de l'exploitation sur la liaison en cause de tous les transporteurs aériens exploitant ou comptant exploiter cette liaison.

- c) Au cas où d'autres formes de transport ne peuvent assurer un service adéquat et continu, les États membres concernés peuvent prévoir, dans le cadre des obligations de service public, que tout transporteur qui compte exploiter la liaison doit garantir qu'il l'exploitera pendant une certaine période, à fixer, conformément aux autres éléments des obligations de service public.

- d) Si aucun transporteur aérien n'a commencé ou n'est sur le point de commencer des services aériens réguliers sur une liaison, conformément aux obligations de service public qui ont été imposées sur cette liaison, l'État membre peut en limiter l'accès à un seul transporteur aérien pour une période maximale de trois ans, à l'issue de laquelle la situation doit être réexaminée. Le droit d'exploiter ces services est concédé après appel d'offres, soit pour une seule liaison, soit pour un groupe de liaisons, à tout transporteur aérien communautaire autorisé à exploiter de tels services aériens. L'appel d'offres est publié au *Journal officiel des Communautés européennes*, les offres devant être présentées au plus tôt dans un délai d'un mois suivant la date de la publication. Les offres présentées par les transporteurs aériens sont immédiatement communiquées aux autres États membres concernés et à la Commission.

- e) L'appel d'offres et le contrat qui en résulte couvrent notamment les points suivants:
  - i) les normes requises par les obligations de service public;
  - ii) les règles concernant la modification et la résiliation du contrat, notamment pour tenir compte des modifications imprévisibles;
  - iii) la durée de validité du contrat;
  - iv) les sanctions en cas de non-respect du contrat.
- f) La sélection parmi les offres présentées est opérée le plus rapidement possible compte tenu de l'adéquation du service et notamment des prix et des conditions qui peuvent être proposés aux usagers ainsi que du coût de la compensation requise, le cas échéant, du ou des États membres concernés.
- g) Nonobstant le point f), la sélection ne peut être opérée qu'à l'issue d'une période de deux mois suivant le jour de la présentation de l'offre afin de permettre aux autres États membres de formuler des observations.
- h) Un État membre peut verser une compensation à un transporteur aérien sélectionné en vertu du point f), pour qu'il satisfasse aux normes découlant des obligations de service public imposées au titre du présent paragraphe; cette compensation doit tenir compte des dépenses et recettes engendrées par le service.
  - i) Les États membres adoptent les mesures nécessaires pour garantir que toute décision prise en vertu du présent article puisse être réexaminée d'une manière effective et, en particulier, dans les plus brefs délais au motif qu'elle contrevient à la législation communautaire ou à la réglementation nationale qui la met en œuvre.
  - ii) Lorsqu'une obligation de service public a été imposée en vertu des points a) et c), les transporteurs ne peuvent procéder à la vente de sièges que si le service aérien en question répond à tous les critères fixés dans le cadre des obligations de service public. En conséquence, ce service aérien est considéré comme un service aérien régulier.
  - k) Le point d) n'est pas applicable dès lors qu'un autre État membre concerné propose une solution de remplacement satisfaisante permettant de remplir la même obligation de service public.

2. Le paragraphe 1 point d) ne s'applique pas aux liaisons sur lesquelles d'autres formes de transport peuvent assurer un service adéquat et continu lorsque la capacité offerte dépasse 30 000 sièges par an.

3. Si un État membre estime que le développement d'une liaison est indûment restreint par le libellé du paragraphe 1, la Commission procède à une enquête, à la demande de cet

État ou de sa propre initiative, et, tenant compte de tous les facteurs à prendre en considération, décide, dans un délai de deux mois à partir de la réception de la demande, si le paragraphe 1 doit continuer à s'appliquer à la liaison en question.

4. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres. Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

#### Article 5

Sur les liaisons intérieures pour lesquelles, lors de l'entrée en vigueur du présent règlement, un concession exclusive a été accordée par voie législative ou contractuelle et sur lesquelles d'autres formes de transport ne peuvent assurer un service adéquat et continu, cette concession peut subsister jusqu'à son échéance ou pendant trois ans, selon la date la plus proche.

#### Article 6

1. Nonobstant l'article 3, un État membre peut, lorsqu'un des transporteurs aériens titulaires d'une licence qu'il a délivrée a commencé à exploiter un service de transport aérien régulier de passagers au moyen d'aéronefs d'une capacité ne dépassant pas 80 sièges sur une nouvelle liaison entre des aéroports régionaux, dont la capacité ne dépasse pas 30 000 sièges par an, refuser, pendant une période de deux ans, l'exploitation d'un service aérien régulier par un autre transporteur aérien, à moins que ce service ne soit exploité au moyen d'aéronefs d'une capacité ne dépassant pas 80 sièges ou qu'il fasse partie d'un service sur lequel pas plus de 80 sièges sont mis en vente sur chaque vol entre les deux aéroports en question.

2. L'article 4 paragraphes 3 et 4 s'appliquent en liaison avec le paragraphe 1 du présent article.

#### Article 7

En exploitant des services aériens, un transporteur aérien communautaire est autorisé par le ou les États membres concernés à combiner des services aériens et à utiliser le même numéro de vol.

#### Article 8

1. Le présent règlement n'affecte pas le droit d'un État membre de réglementer, sans discrimination fondée sur la nationalité ou l'identité du transporteur aérien, la répartition du trafic entre les aéroports situés à l'intérieur d'un système aéroportuaire.

2. L'exercice des droits de trafic est soumis aux règles d'exploitation communautaires, nationales, régionales ou locales publiées concernant la sécurité, la protection de l'environnement et la répartition des créneaux horaires.

3. La Commission, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, examine l'application des paragraphes 1 et 2 et, dans un délai d'un mois à partir de la date de réception de la demande et après consultation du comité visé à l'article 11, décide si l'État membre peut continuer à appliquer la mesure. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres.

4. Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des cas exceptionnels, prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

5. Lorsqu'un État membre décide d'instaurer un nouveau système aéroportuaire ou de modifier un système existant, il en informe les autres États membres et la Commission. Après avoir vérifié que les aéroports sont regroupés pour desservir la même ville ou conurbation, la Commission publie une annexe II révisée au *Journal officiel des Communautés européennes*.

#### Article 9

1. Lorsqu'il existe des problèmes graves de congestion et/ou en matière d'environnement, l'État membre responsable peut, sous réserve du présent article, imposer des conditions, limiter ou refuser l'exercice des droits de trafic, notamment lorsque d'autres modes de transport peuvent fournir un service satisfaisant.

2. Les mesures prises par un État membre conformément au paragraphe 1:

- ne comportent pas de discrimination fondée sur la nationalité ou l'identité des transporteurs aériens,
- ont une durée de validité limitée, ne dépassant pas trois ans, à l'issue de laquelle elles sont réexaminées,
- ne portent pas indûment atteinte aux objectifs du présent règlement,
- ne provoquent pas indûment une distorsion de la concurrence entre les transporteurs aériens,
- ne sont pas plus restrictives que nécessaires pour résoudre les problèmes.

3. Lorsqu'un État membre estime que les mesures visées au paragraphe 1 sont nécessaires, il en informe, au moins trois mois avant leur application, les autres États membres et la Commission en fournissant une justification adéquate pour ces mesures. Celles-ci peuvent être appliquées, à moins que, dans un délai d'un mois à partir de la réception de l'information, un État membre concerné ne les conteste ou que la Commission, conformément au paragraphe 4, ne décide de leur consacrer un examen plus approfondi.

4. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission examine les mesures visées au paragraphe 1. Si la Commission, dans un délai d'un mois après avoir été informée en vertu du paragraphe 3, décide d'examiner ces mesures, elle indique, en même temps, si les

mesures peuvent être appliquées totalement ou partiellement durant l'examen, en tenant compte notamment de la possibilité d'effets irréversibles. Après avoir consulté le comité visé à l'article 11, la Commission décide, dans un délai d'un mois après avoir reçu toutes les informations nécessaires, si les mesures sont appropriées et conformes au présent règlement et en aucune autre façon contraires au droit communautaire. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres. Dans l'attente de cette décision, la Commission peut arrêter des mesures transitoires, y compris la suspension, totale ou partielle, des mesures, compte tenu notamment de la possibilité d'effets irréversibles.

5. Nonobstant les paragraphes 3 et 4, un État membre peut prendre les mesures nécessaires pour faire face à des problèmes inopinés de court terme, pour autant que ces mesures soient conformes au paragraphe 2. La Commission et les États membres sont informés sans retard de ces mesures accompagnées d'une justification adéquate. Si des problèmes nécessitant de telles mesures continuent de se poser pendant plus de quatorze jours, l'État membre doit en informer la Commission et les autres États membres et peut, avec l'accord de la Commission, prolonger les mesures prises pendant un délai supplémentaire allant jusqu'à quatorze jours. À la demande du ou des États membres impliqués ou de sa propre initiative, la Commission peut suspendre l'application de ces mesures si elles ne satisfont pas aux exigences des paragraphes 1 et 2, ou si elles sont en toute autre façon contraires au droit communautaire.

6. Tout État membre peut, dans un délai d'un mois, saisir le Conseil de la décision prise par la Commission en vertu des paragraphes 4 et 5. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des cas exceptionnels, prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

7. Lorsqu'une décision prise par un État membre conformément au présent article limite l'activité d'un transporteur aérien communautaire sur une liaison intracommunautaire, les mêmes conditions ou limitations s'appliquent à tous les transporteurs aériens communautaires exploitant la même liaison. Si la décision implique le refus de services nouveaux ou supplémentaires, le même traitement est prévu pour toutes les demandes des transporteurs aériens communautaires concernant des services nouveaux ou supplémentaires sur cette liaison.

8. Sans préjudice de l'article 8 paragraphe 1 et sauf accord du ou des autres États membres concernés, un État membre n'autorise pas un transporteur aérien à :

a) instaurer un nouveau service

ou

b) accroître la fréquence d'un service existant

entre un aéroport donné situé sur son territoire et un autre État membre tant qu'un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par cet autre État membre n'est pas autorisé, en vertu des règles relatives à l'attribution des créneaux horaires prévues à l'article 8 paragraphe 2, à instaurer un nouveau service ou à accroître les fréquences sur un service

existant à destination de l'aéroport en question, en attendant l'adoption par le Conseil et l'entrée en vigueur d'un règlement instaurant un code de conduite sur la répartition des créneaux horaires, reposant sur le principe général de la non-discrimination fondée sur la nationalité.

*Article 10*

1. Les limitations de capacité ne s'appliquent aux services aériens couverts par le présent règlement que dans la mesure fixée dans les articles 8 et 9 et dans le présent article.

2. Si l'application du paragraphe 1 a causé un grave préjudice financier au(x) transporteur(s) aérien(s) titulaire(s) d'une licence délivrée par un État membre, la Commission examine, à la demande dudit État membre, la situation et, sur la base de tous les éléments pertinents, y compris l'état du marché et en particulier, lorsque la situation est telle que les possibilités des transporteurs de cet État membre de soutenir efficacement la concurrence sur ce marché sont indûment affectées, la situation financière du ou des transporteurs aériens concernés et le taux d'occupation des sièges atteint, décide si la capacité sur les services aériens réguliers à destination et en provenance de cet État doit être stabilisée pour une période limitée.

3. La Commission communique sa décision d'agir ou non, selon le cas, au Conseil et aux États membres. Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des cas exceptionnels, prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

*Article 11*

1. La Commission est assistée par un comité consultatif composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

2. Le comité conseille la Commission sur l'application des articles 9 et 10.

3. En outre, le comité peut être consulté par la Commission sur toute autre question concernant l'application du présent règlement.

4. Le comité établit son règlement intérieur.

*Article 12*

1. Dans l'accomplissement des tâches qui lui sont assignées par le présent règlement, la Commission peut recueillir toutes les informations nécessaires auprès des États membres et des transporteurs aériens concernés.

2. Lorsqu'un transporteur aérien ne fournit pas les informations requises dans le délai fixé par la Commission ou les fournit de façon incomplète, la Commission les demande par voie de décision adressée à l'État membre concerné. La décision précise les informations demandées, et fixe un délai approprié dans lequel elles doivent être fournies.

*Article 13*

La Commission publie au plus tard le 1<sup>er</sup> avril 1994, puis périodiquement, un rapport sur l'application du présent règlement.

*Article 14*

1. Les États membres et la Commission coopèrent pour l'application du présent règlement.

2. Les informations confidentielles obtenues dans le cadre de l'application du présent règlement sont couvertes par le secret professionnel.

*Article 15*

Les règlements (CEE) n° 2343/90 et (CEE) n° 294/91 sont abrogés, à l'exception de l'article 2 point e) ii) et de l'annexe I du règlement (CEE) n° 2343/90, telle qu'interprétée à l'annexe III du présent règlement, et de l'article 2 point b) et de l'annexe du règlement (CEE) n° 294/91.

*Article 16*

Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 1992.

*Par le Conseil*

*Le président*

J. COPE

**ANNEXE I**

**Liste des aéroports de première catégorie**

<b>BELGIQUE:</b>	Bruxelles-Zaventem
<b>DANEMARK:</b>	Système aéroportuaire de Copenhague
<b>ALLEMAGNE:</b>	Francfort-Rhin-Main Düsseldorf-Lohausen Munich Système aéroportuaire de Berlin
<b>ESPAGNE:</b>	Palma-Majorque Madrid-Barajas Malaga Las Palmas
<b>GRÈCE:</b>	Athènes-Hellinikon Salonique-Macédoine
<b>FRANCE:</b>	Système aéroportuaire de Paris
<b>IRLANDE:</b>	Dublin
<b>ITALIE:</b>	Système aéroportuaire de Rome Système aéroportuaire de Milan
<b>PAYS-BAS:</b>	Amsterdam-Schiphol
<b>PORTUGAL:</b>	Lisbonne Faro
<b>ROYAUME-UNI:</b>	Système aéroportuaire de Londres Luton

**ANNEXE II**

**Liste des systèmes aéroportuaire**

<b>DANEMARK:</b>	Copenhague-Kastrup/Roskilde
<b>ALLEMAGNE:</b>	Berlin-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
<b>FRANCE:</b>	Paris-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget Lyon-Bron-Satolas
<b>ITALIE:</b>	Rome-Fiumicino/Ciampino Milan-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Venise-Tessera/Treviso
<b>ROYAUME-UNI:</b>	Londres-Heathrow/Garwick/Stansted

**ANNEXE III**

**Interprétation visée à l'article 15**

Aux termes de l'annexe I du règlement (CEE) n° 2343/90, le transporteur aérien Scanair, qui est structuré et organisé exactement comme le Scandinavian Airlines System, doit être considéré de la même manière que le transporteur aérien Scandinavian Airlines System.

RÈGLEMENT (CEE) N° 2409/92 DU CONSEIL  
du 23 juillet 1992  
sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

A ARRÊTE LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Parlement européen <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant qu'il importe de mettre en place une politique des transports aériens en vue d'établir progressivement le marché intérieur au cours de la période expirant le 31 décembre 1992, conformément à l'article 8 A du traité;

considérant que le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures, dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

considérant que la directive 87/601/CEE du Conseil, du 14 décembre 1987, sur les tarifs des services aériens réguliers entre États membres <sup>(4)</sup>, et le règlement (CEE) n° 2342/90 du Conseil, du 24 juillet 1990, sur les tarifs des services aériens réguliers <sup>(5)</sup>, constituent les premières étapes en vue de réaliser le marché intérieur dans le domaine des tarifs aériens des passagers et de fret;

considérant que les tarifs aériens devraient normalement être fixés librement par les forces du marché;

considérant qu'il convient de compléter la libre fixation des tarifs par des dispositions appropriées visant à sauvegarder les intérêts des consommateurs et de l'industrie;

considérant qu'il convient de traiter toutes les questions de tarification dans le même règlement;

considérant que le présent règlement remplace le règlement (CEE) n° 2342/90 et, en partie, le règlement (CEE) n° 294/91 du Conseil, du 4 février 1991, relatif au fonctionnement des services de fret aérien entre États membres <sup>(6)</sup>,

*Article premier*

1. Le présent règlement s'applique aux critères et aux procédures applicables en vue de la fixation des tarifs aériens des passagers et de fret pratiqués par les transporteurs aériens sur les seules liaisons intracommunautaires.

2. Sans préjudice du paragraphe 3, le présent règlement n'est pas applicable:

a) aux tarifs aériens des passagers et de fret pratiqués par les transporteurs aériens autres que les transporteurs aériens communautaires;

b) aux tarifs aériens des passagers et de fret fixés en application d'obligations de service public, conformément au règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires <sup>(7)</sup>.

3. Seuls les transporteurs aériens communautaires sont habilités à introduire de nouveaux produits ou des tarifs inférieurs à ceux existant pour des produits identiques.

*Article 2*

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) *tarif aérien*: les prix exprimés en ecus ou en monnaie nationale que doivent payer les passagers aux transporteurs aériens ou à leurs agents pour leur propre transport et celui de leurs bagages sur des services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires;

b) *prix d'affrètement par siège*: les prix exprimés en ecus ou en monnaie nationale que les affréteurs doivent payer aux transporteurs aériens pour qu'ils assurent le transport de l'affréteur ou de ses clients et de leurs bagages sur les services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires;

c) *tarif charter*: les prix exprimés en ecus ou en monnaie nationale que les passagers doivent payer aux affréteurs pour des services assurant ou incluant leur transport et celui de leurs bagages sur les services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires ;

<sup>(1)</sup> JO n° C 258 du 4. 10. 1991, p. 15.

<sup>(2)</sup> JO n° C 125 du 18. 5. 1992, p. 150.

<sup>(3)</sup> JO n° C 169 du 6. 7. 1992, p. 15.

<sup>(4)</sup> JO n° L 374 du 31. 12. 1987, p. 12.

<sup>(5)</sup> JO n° L 217 du 11. 8. 1990, p. 1.

<sup>(6)</sup> JO n° L 36 du 8. 2. 1991, p. 1.

<sup>(7)</sup> Voir page 8 du présent Journal officiel.

- d) *les tarifs de fret*: les prix exprimés en ecus ou en monnaie nationale à payer pour le transport de fret, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires;
- e) *tarifs de fret standard*: les tarifs de fret normalement pratiqués par le transporteur aérien, déduction faite des rabais normaux;
- f) *service aérien*: un vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux, des passagers, du fret et/ou du courrier;
- g) *transporteur aérien*: une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité;
- h) *transporteur aérien communautaire*: un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre conformément au règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant la délivrance de licences aux transporteurs aériens <sup>(1)</sup>;
- i) *État(s) membre(s) concerné(s)*: les États membres entre lesquels ou l'État membre à l'intérieur duquel le tarif de passager ou le tarif de fret est appliqué;
- j) *État(s) membre(s) impliqués*: le ou les États membres concernés et le ou les États membres dans lesquels le ou les transporteurs aériens exploitant le service aérien sont titulaires d'une licence;
- k) *tarif de base*: le tarif entièrement flexible le plus bas pour un aller simple ou un aller et retour qui est offert au moins dans une aussi large mesure que tout autre tarif entièrement flexible offert pour le même service aérien.

#### Article 3

Les tarifs *charters*, les prix d'affrètement et les tarifs de fret sont fixés d'un commun accord entre les parties au contrat de transport.

#### Article 4

Les transporteurs aériens opérant dans la Communauté communiquent tous leurs tarifs aériens de passagers et tarifs de fret standard à toute personne qui en fait la demande.

#### Article 5

1. Sans préjudice du présent règlement, les transporteurs aériens de la Communauté fixent librement les tarifs aériens des passagers.
2. Le ou les États membres concernés peuvent exiger que les tarifs aériens soient déposés chez eux selon les modalités qu'ils prescrivent. Il n'est pas exigé que ce dépôt soit effectué plus de vingt-quatre heures, y compris un jour ouvrable, avant l'entrée en vigueur des tarifs aériens, sauf

en cas d'alignement sur un tarif existant pour lequel seule une notification préalable est requise.

3. Un État membre peut exiger, jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1997, que les tarifs pratiqués sur les liaisons intérieures exploitées par un seul transporteur titulaire d'une licence délivrée par cet État membre, ou exploitées en commun par deux transporteurs titulaires d'une licence délivrée par cet État membre, soient déposés plus d'un jour ouvrable, mais moins d'un mois avant leur entrée en vigueur.

4. Un tarif aérien peut être appliqué à la vente et au transport aussi longtemps qu'il n'a pas été suspendu conformément aux articles 6 ou 7.

#### Article 6

1. Sous réserve des procédures prévues au présent article, un État membre concerné peut, à tout moment, décider:

- a) de suspendre l'application d'un tarif de base qui, compte tenu de l'ensemble des tarifs appliqués pour la liaison en question et d'autres facteurs pertinents, y compris la situation concurrentielle du marché, pénalise les usagers par son niveau excessivement élevé par rapport à l'ensemble des coûts supportés à long terme par le transporteur, y compris un niveau satisfaisant de rémunération du capital;
- b) d'arrêter, de manière non discriminatoire, de nouvelles baisses des tarifs sur un marché, qu'il s'agisse d'une liaison ou d'un groupe de liaisons, lorsque les mécanismes du marché ont entraîné une évolution persistante à la baisse des tarifs aériens qui s'écarte nettement des mouvements de prix saisonniers habituels et entraîne des pertes généralisées pour tous les transporteurs aériens opérant sur les services concernés, compte tenu de l'ensemble des coûts supportés à long terme par les transporteurs aériens.

2. Une décision prise en vertu du paragraphe 1 doit être motivée et notifiée à la Commission et à tout autre État membre impliqué ainsi qu'aux transporteurs aériens concernés.

3. Si, dans un délai de quatorze jours à partir de la date de réception de la notification, aucun autre État membre concerné ni la Commission n'ont notifié leur désapprobation en la motivant sur la base du paragraphe 1, l'État membre qui a pris une décision en vertu du paragraphe 1 peut ordonner aux transporteurs aériens concernés de suspendre l'application du tarif de base ou de s'abstenir de procéder à de nouvelles réductions des tarifs, selon le cas.

4. En cas de désapprobation, tout État membre impliqué peut demander des consultations en vue d'étudier la situation. Ces consultations se déroulent dans un délai de quatorze jours à partir de la date où elles ont été deman-

Article 7

1. A la demande d'un État membre impliqué, la Commission examine si une décision d'agir ou de s'abstenir d'agir conformément à l'article 6 répond aux critères définis à l'article 6 paragraphe 1. L'État membre en informe, en même temps, le ou les autres États membres concernés ainsi que le ou les transporteurs aériens concernés. La Commission publie immédiatement au *Journal officiel des Communautés européennes* l'information selon laquelle le ou les tarifs aériens lui ont été soumis pour examen.

2. Nonobstant le paragraphe 1, la Commission peut, sur la base d'une plainte déposée par une partie ayant un intérêt légitime, chercher à établir si des tarifs aériens sont conformes aux critères définis à l'article 6 paragraphe 1. La Commission publie immédiatement au *Journal officiel des Communautés européennes* l'information selon laquelle les tarifs aériens lui ont été soumis pour examen.

3. Un tarif aérien en vigueur au moment où il est soumis pour examen conformément au paragraphe 1 reste en vigueur pendant la durée de l'examen. Toutefois, lorsque la Commission, ou le Conseil conformément au paragraphe 8, ont décidé, au cours des six mois précédents, qu'un niveau analogue ou inférieur du tarif de base pour la paire de villes concernée n'est pas conforme aux critères définis à l'article 6 paragraphe 1 point a), le tarif aérien ne reste pas en vigueur pendant la durée de l'examen.

En outre, en cas d'application du paragraphe 6, le transporteur aérien concerné ne peut pas, pendant l'examen auquel procède la Commission, appliquer un tarif de base plus élevé que celui qui était applicable juste avant le tarif de base examiné.

4. Après consultation des États membres concernés, la Commission prend une décision le plus rapidement possible et, en tout état de cause, dans un délai de vingt jours ouvrables après avoir reçu du ou des transporteurs aériens concernés des informations suffisantes. La Commission tient compte de toutes les informations qui lui sont transmises par les parties intéressées.

5. Si un transporteur aérien ne fournit pas les informations qui lui sont demandées dans les délais fixés par la Commission ou si les informations qu'il fournit sont incomplètes, la Commission demande, par voie de décision, que les informations lui soient fournies; la décision doit spécifier les informations demandées et fixer le délai dans lequel elles doivent être fournies.

6. La Commission peut, par voie de décision, prévoir la suspension de l'application d'un tarif aérien en attendant

qu'elle ait pu achever l'examen du dossier, si un transporteur aérien fournit des informations erronées ou incomplètes ou si les informations ne sont pas fournies dans les délais fixés par voie de décision conformément au paragraphe 5.

7. La Commission communique, sans délai, la décision motivée prévue aux paragraphes 4 et 6 aux États membres concernés et aux transporteurs concernés.

8. Tout État membre concerné peut, dans un délai d'un mois, saisir le Conseil de la décision prise par la Commission au titre du paragraphe 4. Dans un délai d'un mois, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente.

9. Les États membres concernés veillent à ce que la décision de la Commission soit appliquée, sauf si la décision fait l'objet d'un examen par le Conseil ou si le Conseil a pris une décision différente conformément au paragraphe 8.

Article 8

Une fois par an au moins, la Commission consulte les représentants des associations d'usagers des transports aériens dans la Communauté sur les tarifs aériens et les questions connexes et, à cette fin, fournit aux participants les informations appropriées.

Article 9

La Commission publie au plus tard le 1<sup>er</sup> avril 1994, puis périodiquement, un rapport sur l'application du présent règlement.

Article 10

1. Les États membres et la Commission coopèrent en vue de la mise en œuvre du présent règlement, notamment en ce qui concerne la collecte des informations nécessaires pour l'établissement du rapport visé à l'article 9.

2. Les informations confidentielles obtenues dans le cadre de l'application du présent règlement sont couvertes par le secret professionnel.

Article 11

Le règlement CEE n° 2342/90 est abrogé.

Article 12

Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 1992.

Par le Conseil

Le président

RÈGLEMENT (CEE) N° 2410/92 DU CONSEIL

du 23 juillet 1992

modifiant le règlement (CEE) n° 3975/87 déterminant les modalités d'application des règles de concurrence aux entreprises de transport aérien

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 87,

vu la proposition de la Commission (1),

vu l'avis du Parlement européen (2),

vu l'avis du Comité économique et social (3),

considérant que le règlement (CEE) n° 3975/87 (4) faisait partie d'un train de mesures liées, adoptées par le Conseil comme un premier pas sur la voie de l'achèvement du marché intérieur dans le domaine des transports; que son champ d'application était par conséquent limité aux transports aériens internationaux entre aéroports communautaires;

considérant que, de ce fait, la Commission ne dispose pas actuellement de moyens pour instruire directement les cas d'infraction présumée aux articles 85 et 86 du traité et qu'elle ne possède pas non plus de pouvoirs propres pour prendre les décisions ou infliger les sanctions dont elle a besoin pour autoriser des accords en vertu de l'article 85 paragraphe 3 et mettre un terme aux infractions qu'elle constate en ce qui concerne les transports effectués à l'intérieur d'un État membre;

considérant que les transports aériens effectués intégralement à l'intérieur d'un État membre sont maintenant soumis également aux mesures communautaires de libéralisation; qu'il est donc souhaitable que soient établies des règles en vertu desquelles la Commission, agissant en liaison étroite et constante avec les autorités compétentes des États membres, pourra prendre les mesures nécessaires à l'application des articles 85 et 86 du traité à ce secteur des transports aériens, dans les cas où le commerce entre les États membres risque d'être affecté;

considérant qu'il convient de mettre en place un cadre juridique sûr et clair pour les transports aériens à l'intérieur d'un État membre, tout en garantissant une application cohérente des règles de concurrence; que le champ d'application du règlement (CEE) n° 3975/87 devrait par conséquent être étendu à ce secteur.

A ARRÊTE LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

À l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 2 du règlement (CEE) n° 3975/87, le terme «internationaux» est supprimé.

*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 1992.

*Par le Conseil*

*Le président*

J. COPE

1 JO n° C 225 du 30. 8. 1991, p. 9.

2 JO n° C 125 du 18. 5. 1992, p. 130.

3 JO n° C 169 du 6. 7. 1992, p. 13.

4 JO n° L 374 du 31. 12. 1987, p. 1.

## TABLEAU COMPARATIF

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p><b>Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer</b></p>	<p><b>Projet de loi relatif aux transports</b></p> <p>TITRE PREMIER</p> <p>Mesures relatives au transport maritime</p> <p>CHAPITRE PREMIER</p> <p><b>Dispositions relatives à la francisation des navires</b></p>	<p><b>Projet de loi relatif aux transports</b></p> <p>TITRE PREMIER</p> <p>Mesures relatives au transport maritime</p> <p>CHAPITRE PREMIER</p> <p><b>Dispositions relatives à la francisation des navires</b></p>
<p>.....</p> <p><i>Art. 3.</i> - Pour être francisé, le navire doit répondre aux conditions suivantes :</p>	<p>Article premier</p> <p>La loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer est modifiée comme suit :</p>	<p>Article premier</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
<p>1° Soit appartenir pour moitié au moins à des Français qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;</p>	<p>I. — A. — Aux 1°, 3° et 4° de l'article 3, les mots : " à des Français ", sont remplacés par les mots : " à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen ".</p>	
<p>3° Soit appartenir pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété, à des Français remplissant les conditions prévues au 1° du présent article et à des sociétés remplissant les conditions prévues au 2° du présent article ;</p>		
<p>4° Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :</p>		

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>a) Ou pour la moitié au moins, et quels que soient les titulaires de la propriété du reliquat, à des Français remplissant les conditions prévues au 1° du présent article ;</p> <p>b) Ou pour le tout à des sociétés remplissant les conditions prévues au 2° du présent article ;</p> <p>c) Ou pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété à des Français remplissant les conditions prévues au 1° du présent article et à des sociétés remplissant les conditions prévues au 2° du présent article.</p> <p>.....</p>	<p>B. — Le 2° du même article est modifié ainsi qu'il suit :</p>	
<p>Art. 3. - .....</p> <p>2° Soit appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège social sur le territoire de la République française.</p>	<p>" 2° Soit appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège social sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que l'exploitation et l'utilisation du navire soient dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p>	
<p>Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat étranger lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire de l'Etat étranger et y avoir son siège social et qu'elle fait élection de domicile en France pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire.</p>	<p>" Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n'appartenant pas à la Communauté européenne ou n'étant pas Partie à l'accord sur l'Espace économique européen lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit Etat et y avoir son siège social. L'exploitation et l'utilisation du navire doivent alors être également dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>En outre, quel que soit le lieu du siège social, doivent être Français :</p>	<p>" En outre, quel que soit le lieu du siège social, doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen :</p>	
<p>a) Dans les sociétés anonymes : le président du conseil d'administration, les directeurs généraux et la majorité des membres du conseil d'administration, ou bien les membres du directoire et la majorité des membres du conseil de surveillance, selon le cas ;</p>	<p>" a) Dans les sociétés anonymes... (le reste sans changement). "</p>	
<p>b) Dans les sociétés en commandite par actions : les gérants et la majorité des membres du conseil de surveillance ;</p>		
<p>c) Dans les sociétés en commandite simple, les sociétés à responsabilité limitée, les sociétés en nom collectif et les sociétés civiles : les gérants et les associés détenant au moins la moitié du capital social ;</p>		
<p>..... <i>Art. 3-1.</i> - Indépendamment des cas prévus à l'article 3 ci-dessus, la francisation d'un navire peut être accordée par agrément spécial du ministre chargé de la marine marchande et du ministre de l'économie et des finances dans les deux cas ci-après :</p>	<p>II. — Le 2° de l'article 3-1 est modifié ainsi qu'il suit :</p>	
<p>1° Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues aux 2°, 3°, 4° b ou 4° c de l'article 3 ci-dessus, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence ou de siège social définies par lesdites dispositions, ne s'étendent pas à la totalité mais à la moitié au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues aux 1° ou 2° de l'article 3 ci-dessus ;</p>		

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>2° Lorsque le navire a été affrété, coque nue, par un armateur français qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.</p>	<p>" 2° Lorsque le navire a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 1° ou 2° de l'article 3, qui en assure le contrôle... (le reste sans changement). "</p>	
<p>Code des douanes</p>	<p>Art. 2.</p>	<p>Art. 2.</p>
<p>Art. 219. - I. - Pour être francisé, le navire doit répondre aux conditions suivantes :</p>	<p>L'article 219 du code des douanes est modifié ainsi qu'il suit :</p>	<p>(Sans modification)</p>
<p>1. Avoir été construit dans le territoire de la République française dans lequel il doit être francisé ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infraction aux lois françaises.</p>	<p>I. — Aux A, C et D du 2 du I, les mots : " à des Français " sont remplacés par les mots : " à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen ".</p>	
<p>C. - Soit appartenir pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété, à des Français remplissant les conditions prévues au paragraphe A ci-dessus et à des sociétés remplissant les conditions prévues au paragraphe B .</p>		
<p>D. - Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail.</p>		
<p>a) Ou pour moitié au moins, et quels que soient les titulaires de la propriété du reliquat, à des Français remplissant les conditions prévues au paragraphe A ci-dessus ;</p>		

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>b) Ou pour le tout à des sociétés remplissant les conditions prévues au paragraphe B ci-dessus ;</p>	<p>II. — Le B du 2 du I est ainsi rédigé :</p>	
<p>c) Ou pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété, à des Français remplissant les conditions prévues au paragraphe A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au paragraphe B.</p>	<p>" B. — Soit appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège social sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que l'exploitation et l'utilisation du navire soient dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p>	
<p>.....</p> <p>B. - Soit appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège social sur le territoire de la République française.</p>	<p>" Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n'appartenant pas à la Communauté européenne ou n'étant pas Partie à l'accord sur l'Espace économique européen lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire de l'Etat étranger et y avoir son siège social et qu'elle fait élection de domicile en France pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire.</p>	
<p>En outre, quel que soit le lieu du siège social, doivent être français :</p>	<p>" En outre, quel que soit le lieu du siège social, doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen :</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>a) Dans les sociétés anonymes : le président du conseil d'administration, les directeurs généraux et la majorité des membres du conseil d'administration, ou bien les membres du directoire et la majorité des membres du conseil de surveillance, selon le cas ;</p> <p>b) Dans les sociétés en commandite par actions : les gérants et la majorité des membres du conseil de surveillance ;</p> <p>c) Dans les sociétés en commandite simple, les sociétés à responsabilité limitée, les sociétés en nom collectif et les sociétés civiles : les gérants et les associés détenant au moins la moitié du capital social ;</p>	<p>" a) Dans les sociétés anonymes... (<i>le reste sans changement</i>). "</p>	
<p>3. Indépendamment des cas prévus au paragraphe 2 ci-dessus, la francisation d'un navire peut être accordée par agrément spécial du ministre chargé de la marine marchande et du ministre de l'économie et des finances dans les deux cas ci-après :</p>	<p>III. — Le 2° du 3 du I est modifié ainsi qu'il suit :</p>	
<p>1° Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues aux paragraphes 2-B, 2-C, 2-D b ou c, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence ou de siège social définies par lesdites dispositions ne s'étendent pas à la totalité mais à la moitié au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues aux paragraphes 2-A ou 2-B ci-dessus ;</p>	<p>" 2° Lorsque le navire a été affrété, coque nue, par un armateur français qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.</p>	
<p>2° Lorsque le navire a été affrété, coque nue, par un armateur français qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.</p>	<p>" 2° Lorsque le navire a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement aux paragraphes A et B du 2 ci-dessus, qui en assure le contrôle... (<i>le reste sans changement</i>). "</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Loi n° 69-441 du 20 mai 1969 sur les transports maritimes d'intérêt national</p>	<p>CHAPITRE II Dispositions relatives aux transports maritimes d'intérêt national.</p>	<p>CHAPITRE II Dispositions relatives aux transports maritimes d'intérêt national.</p>
<p>Art. 1er. - Les armateurs de nationalité française sont tenus d'assurer les transports maritimes présentant un caractère d'intérêt national.</p>	<p>Art. 3.  La loi n° 69-441 du 20 mai 1969 relative aux transports maritimes d'intérêt national est modifiée ainsi qu'il suit :</p> <p>I. — L'article premier est complété par un deuxième alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>Art. 3.  La loi... ...1969 sur les transports... ...suit :</p> <p>I. (Alinéa sans modification)</p>
<p>Art. 3. - Les conditions dans lesquelles s'effectuent les transports susvisés sont déterminées d'un commun accord entre le ministre utilisateur et l'armateur intéressé, après avis du ministre chargé de la marine marchande.</p>	<p>" Ces dispositions sont également applicables aux armateurs de nationalité étrangère de navires battant pavillon français. "</p> <p>II. — L'article 3 est complété par les dispositions suivantes :</p>	<p>" Ces dispositions... ...étrangère des navires... ... français. "</p> <p>II. (Sans modification)</p>
<p>Cet accord règle, le cas échéant, le remboursement des frais supplémentaires spécialement et raisonnablement engagés par l'armateur pour mettre le ou les navires à la disposition du ministre utilisateur à la date et au lieu prescrits.</p>	<p>" L'accord précise dans quelles conditions l'utilisation du navire pendant un transport d'intérêt national peut être soumise à des instructions du ministre utilisateur dérogeant aux règles normales d'exploitation et, pour les besoins de la défense nationale, aux conditions applicables en matière de nationalité des équipages.</p> <p>" Ces instructions dérogatoires sont notifiées à l'armateur.</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p><i>Art. 4.</i> - A défaut d'accord amiable ou en cas d'inexécution dudit accord par l'armateur, la réquisition des services de l'armateur ou de l'usage des navires nécessaires est décidée par arrêté conjoint du ministre chargé de la marine marchande et du ministre de l'économie et des finances, pour une durée maximale d'un an éventuellement renouvelable, selon les modalités fixées par le titre II de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre, modifié et complété par l'ordonnance n° 59-63 du 6 janvier 1959 relative aux réquisitions de biens et de services.</p>	<p>" Le capitaine et les membres de l'équipage ne peuvent faire l'objet de poursuites disciplinaires du fait de l'exécution de ces instructions. "</p> <p>III. — L'article 4 est modifié comme suit :</p> <p>A. — Au premier alinéa, les mots : " selon les modalités fixées par le titre II de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la Nation pour le temps de guerre, modifiée et complétée par l'ordonnance n° 59-63 du 6 janvier 1959 relative aux réquisitions de biens et de services " sont remplacés par les mots : " dans les conditions prévues par l'ordonnance n° 59-63 du 6 janvier 1959 relative aux réquisitions de biens et de services ".</p> <p>B. — Ce même alinéa est complété par les dispositions suivantes :</p> <p>" La réquisition des services de l'armateur emporte réquisition des services des personnels nécessaires à l'exécution des services pour lesquels l'armateur est requis. Les personnels nécessaires à l'exécution des services pour lesquels l'armateur est requis sont désignés par l'autorité requérante sur proposition de l'armateur. "</p>	
<p>Toutefois, au cas où le renouvellement de la réquisition apparaîtrait nécessaire, la possibilité sera offerte à l'armateur, un mois avant l'expiration de la période de réquisition, de recourir à la procédure prévue à l'article 3.</p> <p>.....</p>		

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution</p>	<p>CHAPITRE III Dispositions relatives à la sécurité en mer.</p>	<p>CHAPITRE III Dispositions relatives à la sécurité en mer.</p>
<p>Art. 1er. - La présente loi est applicable aux navires français visés par les conventions internationales dont la liste est fixée à l'article 6.</p>	<p>Art. 4. La loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution est modifiée ainsi qu'il suit :</p>	<p>Art. 4. <i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Elle est également applicable :</p>	<p>I. — Le 2° de l'article premier est rédigé comme suit :</p>	<p>I. <i>(Sans modification)</i></p>
<p>1° Aux navires français non mentionnés à l'alinéa précédent, à l'exception des navires de guerre, des transports de troupes, des navires affectés aux transports maritimes de défense, des navires de l'Etat armés par des personnels militaires.</p>	<p>" 2° Aux navires étrangers touchant un port français et dans les eaux intérieures maritimes et territoriales françaises dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat "</p>	<p>II. <i>(Sans modification)</i></p>
<p>2° Dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat, aux navires étrangers touchant un port français.</p>	<p>II. — Il est ajouté un 3° à l'article premier :</p>	<p>III. <i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>.....</p>	<p>" 3° Aux navires étrangers pour le défaut de compte rendu de la perte de marchandises dangereuses dans les conditions prévues au troisième alinéa de l'article 7-2 de la présente loi. "</p>	
	<p>III. — L'article 6 est modifié ainsi qu'il suit :</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p><i>Art. 6.</i> - Sera puni d'une amende de 1 000 F à 50 000 F le constructeur, l'armateur, le propriétaire ou le capitaine qui enfreint les stipulations des conventions internationales suivantes :</p> <p>.....</p>	<p>Au premier alinéa, les mots : " le transport des grains et des marchandises dangereuses " sont remplacés par les mots : " le transport des cargaisons et des marchandises dangereuses ".</p>	<p>Au <i>cinquième</i> alinéa...</p> <p>... dangereuses ".</p>
<p>- convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974, en ce qui concerne la construction des navires, la protection contre l'incendie, les installations électriques, la sécurité de la navigation, le transport des grains et des marchandises dangereuses, les radiocommunications, le sauvetage, la délivrance des titres de sécurité et l'organisation des contrôles des navires ;</p> <p>.....</p>	<p>Au deuxième alinéa, les mots : " le transport des grains, des marchandises dangereuses " sont remplacés par les mots : " le transport des cargaisons, des marchandises dangereuses ".</p>	<p>Au <i>septième</i> alinéa...</p> <p>... dangereuses ".</p>
<p>La même peine est applicable aux responsables des opérations de chargement, de déchargement, d'emballage et de manutention qui ne respectent pas les conventions internationales susmentionnées, en ce qui concerne le transport des grains, des marchandises dangereuses et des substances nuisibles.</p> <p>.....</p>	<p>IV. — Il est inséré un article 7-2 ainsi rédigé :</p>	<p>IV. (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>
	<p>" Art. 7-2. — Sera puni d'une amende de 100 000 F le capitaine de tout navire français transportant en colis, une cargaison constituée de tout ou partie de marchandises dangereuses au sens de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer faite à Londres le 1er novembre 1974 qui, ayant subi un événement de mer entraînant ou risquant d'entraîner la perte par dessus bord en mer de telles marchandises, aura omis d'adresser, dès qu'il en aura eu connaissance, un compte rendu aussi détaillé que possible des circonstances de cet événement à l'autorité compétente de l'Etat côtier le plus proche.</p>	<p>" Art. 7-2. (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>

**Textes en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

" Pour les navires étrangers navigant dans les eaux territoriales, une sanction identique est applicable au capitaine qui aura omis de remplir l'obligation mentionnée à l'alinéa précédent dès lors que la perte ou le risque de perte de marchandises dangereuses peut constituer un danger pour la sécurité de la navigation et la régulation du trafic maritime, pour la protection des équipements et des systèmes d'aide à la navigation et des autres équipements ou installations, pour la protection des câbles et des pipelines, pour la conservation des ressources biologiques de la mer, pour la pêche, pour la préservation de l'environnement et pour la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution, pour la recherche scientifique marine et les levés hydrographiques, ou peut entraîner une infraction aux lois et règlements français en matière douanière, fiscale ou sanitaire.

*(Alinéa sans modification)*

" Pour les navires étrangers navigant dans la zone économique exclusive, une sanction identique est également applicable au capitaine qui aura omis de remplir l'obligation mentionnée au premier alinéa dès lors que la perte ou le risque de perte de marchandises dangereuses peut constituer une menace pour l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, pour la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, pour la recherche scientifique marine et pour la protection et la préservation du milieu marin.

*(Alinéa sans modification)*

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p><b>Loi n° 76-600 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution de la mer par les opérations d'incinération</b></p>	<p>" La même peine est applicable au propriétaire, affréteur, armateur-gérant ou exploitant du navire, ou leur agent, qui, alors qu'il en avait la possibilité, en cas d'abandon du navire mentionné aux trois alinéas précédents ou lorsque le compte rendu envoyé par ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, n'aura pas assumé les obligations qui incombent au capitaine aux termes des trois premiers alinéas du présent article.</p> <p>" Les agents mentionnés à l'article 3 sont habilités à constater les infractions mentionnées au troisième alinéa du présent article. "</p> <p>V. — Il est inséré un article 9-1 ainsi rédigé :</p> <p>" Art. 9-1. — Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies aux articles 6, 7, 7-1, 7-2 et 8 de la présente loi.</p> <p>" Les peines encourues par les personnes morales sont :</p> <p>" 1° l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;</p> <p>" 2° les peines mentionnées aux 5°, 6° et 9° de l'article 131-39 du code pénal. "</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
	<p>Art. 5.</p>	<p>" Les agents... ... l'arti- cle 4 sont...</p>
	<p>La loi n° 76-600 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution de la mer par les opérations d'incinération est modifiée ainsi qu'il suit :</p>	<p>... article. "</p>
	<p>I. — L'article 2 est ainsi rédigé :</p>	<p>V. (Sans modification)</p>
		<p>Art. 5</p>
		<p>(Alinéa sans modification)</p>
		<p>I. (Sans modification)</p>

**Textes en vigueur**

Art. 2. - Les opérations d'incinération en mer ne peuvent être effectuées que sur autorisation délivrée par le ministre chargé de l'environnement, fixant les conditions de temps et de lieu d'exécution.

La délivrance de ces autorisations est subordonnée à la présentation par l'incinérateur d'un exposé technique détaillé visant les réactions chimiques, physiques et biologiques entraînées par ces incinérations sur le milieu naturel ainsi que les conditions propres à assurer la sécurité, l'innocuité et l'absence de nuisances.

L'autorisation, qui ne pourra être délivrée que si toutes garanties sont prises pour assurer, tant en mer qu'à bord des navires, la sécurité de la navigation, l'innocuité et l'absence de nuisances desdites incinérations, devra être assortie des interdictions et obligations énoncées à cet effet.

Il ne peut être délivré aucune autorisation d'incinérer :

1° Dans les ports et leurs dépendances (chenaux d'accès, rades, zones d'attente) ainsi que dans certaines zones maritimes définies par décret en Conseil d'Etat ;

2° Si les opérations d'incinération sont susceptibles d'entraîner des immersions non conformes aux dispositions de la loi n° 76-599 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, et à la lutte contre la pollution marine accidentelle.

**Texte du projet de loi**

" Art. 2. — L'incinération en mer est interdite. "

**Propositions de la Commission**

II. — A l'article 5 :

II. (Alinéa sans modification)

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p><i>Art. 5.</i> - Sera puni d'une amende de 10.000 à 120.000 F et d'un emprisonnement de trois mois à deux ans ou de l'une de ces deux peines seulement et, en cas de récidive, du double de ces peines, tout capitaine d'un navire français ou, à défaut, toute personne assumant la conduite des opérations d'incinération effectuées sur un navire français ou une structure artificielle fixe sous juridiction française, qui aura incinéré en l'absence des autorisations visées aux articles 2 et 3.</p> <p>Les peines prévues à l'alinéa précédent sont applicables à tout capitaine de navire embarquant ou chargeant sur le territoire français des déchets, substances, produits ou matériaux destinés à être incinérés en mer en l'absence des autorisations visées aux articles 2 et 3.</p>	<p>— au premier alinéa, les mots : " 10 000 à 100 000 F " sont remplacés par les mots : " de 500 000 F " ;</p> <p>— au premier et au deuxième alinéas, les mots : " incinéré en l'absence des autorisations visées aux articles 2 et 3 " sont remplacés par les mots : " procédé à une incinération en mer. "</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p> <p>— au premier alinéa, les mots : "incinéré en l'absence des autorisations visées aux articles 2 et 3 " sont remplacés par les mots : « procédé à une incinération en mer »; au deuxième alinéa les mots « en l'absence des autorisations visées aux articles 2 et 3 » sont supprimés.</p>
<p><i>Art. 8.</i> - Les dispositions de la présente loi s'appliquent aux navires étrangers :</p> <p>En cas d'incinération dans les eaux territoriales ou intérieures maritimes françaises ;</p> <p>Même en cas d'incinération hors des eaux territoriales françaises, lorsque l'embarquement ou le chargement a eu lieu sur le territoire français.</p>	<p>III. — L'article 8 est ainsi rédigé :</p> <p>" Art. 8. — Les dispositions de la présente loi s'appliquent aux navires étrangers :</p> <p>" — en cas d'incinération dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction française ;</p> <p>" — même en cas d'incinération hors des eaux sous souveraineté ou juridiction française, lorsque l'embarquement ou le chargement a eu lieu sur le territoire français.</p> <p>" Toutefois, seules les peines d'amende prévues aux articles 5 et 6 pourront être prononcées lorsque l'infraction a lieu dans la zone économique exclusive au large des côtes du territoire de la République. "</p>	<p>III. (Sans modification)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. 13. - Lorsque les nécessités de l'enquête ou de l'information ainsi que la gravité de l'infraction l'exigent, le navire qui a servi à commettre l'une des infractions visées aux articles 5, 6, 7 et 15 de la présente loi peut être immobilisé sur décision du procureur de la république ou du juge d'instruction saisi.</p> <p>.....</p> <p>(Voir en annexe)</p>	<p>IV. — Au premier alinéa de l'article 13, les mots : " infractions visées aux articles 5, 6, 7 et 15 de la présente loi " sont remplacés par les mots : " infractions visées aux articles 5 et 6 de la présente loi ".</p> <p>V. — Les articles 3, 4, 6-2e alinéa, 7, 9, 10, 15 et 20 sont abrogés.</p>	<p>IV. (Sans modification)</p> <p>V. (Sans modification)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><b>Loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution</b></p> <p>.....</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><b>CHAPITRE IV</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Dispositions relatives aux compétences des agents de l'Etat en mer.</b></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><b>CHAPITRE IV</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Dispositions relatives aux compétences des agents de l'Etat en mer.</b></p>
<p><i>Art. 3.</i> - La délivrance, le renouvellement et la validation des titres de sécurité et des certificats de prévention de la pollution sont subordonnés à des visites du navire effectuées dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat.</p>	<p>Art. 6.</p> <p>La loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, est modifiée comme suit :</p>	<p>Art. 6.</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Au cas où le navire ne pourrait prendre la mer sans danger pour lui-même, l'équipage, les personnes embarquées ou le milieu marin et ses intérêts connexes, tels que définis par la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, son départ peut être interdit ou ajourné après visite.</p>	<p>1. — Le quatrième alinéa de l'article 3 est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>1. Le troisième alinéa et les 1° à 14° inclus de l'article 3 sont remplacés par les dispositions suivantes :</p>
<p>Peuvent également faire l'objet de cette interdiction de départ les navires mus à titre principal par un moteur sans cependant être assujettis à l'obtention des titres de sécurité mentionnés au premier alinéa du présent article lorsqu'ils ne sont pas en conformité avec les règles de sécurité qui leur sont applicables ou que l'équipage ne possède pas la qualification requise pour les conduire.</p>	<p>" Ont libre accès à bord de tout navire, pour procéder à ces visites ou y participer :</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du Code de procédure pénale, ont libre accès à bord de tout navire, pour procéder à ces visites ou y participer :</p>		

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
1° Les administrateurs des affaires maritimes ;	" — les administrateurs des affaires maritimes ;	<i>(Alinéa sans modification)</i>
2° Les inspecteurs de la navigation et du travail maritime ;	" — les inspecteurs des affaires maritimes ;	<i>(Alinéa sans modification)</i>
3° Les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande ;	" — les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;	<i>(Alinéa sans modification)</i>
4° Les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;	" — les techniciens experts du service de sécurité de la navigation maritime ;	<i>(Alinéa sans modification)</i>
5° Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;	" — les médecins des gens de mer ;	<i>(Alinéa sans modification)</i>
6° Les médecins de gens de mer ;	" — les contrôleurs des affaires maritimes ;	<i>(Alinéa sans modification)</i>
7° Les fonctionnaires de l'administration des postes et télécommunications chargés du contrôle des installations radioélectriques ;	" — les syndics des gens de mer ;	<i>(Alinéa sans modification)</i>
8° Les inspecteurs relevant de la Direction générale de l'aviation civile ;	" — les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ;	<b>Alinéa supprimé</b> <i>(Alinéa sans modification)</i>
9° Les contrôleurs des affaires maritimes (branche technique) ;	" — les gendarmes maritimes ;	<i>(Alinéa sans modification)</i>
10° Les syndics des gens de mer ;	" — les inspecteurs relevant de la direction générale de l'aviation civile ;	<i>(Alinéa sans modification)</i>
11° Les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ;	" — les représentants de l'exploitant du réseau de radiocommunications maritimes ;	<i>(Alinéa sans modification)</i>
12° Les gendarmes maritimes ;	" — les membres des commissions de visite ;	<i>(Alinéa sans modification)</i>
13° Les membres des commissions de visite ;	" — le personnel des sociétés de classification agréées. "	<i>(Alinéa sans modification)</i>
14° Le personnel des sociétés de classification agréées.	II. — L'article 4 est modifié comme suit :	II. <i>(Sans modification)</i>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p><i>Art. 4.</i> - Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les infractions aux conventions internationales, à la présente loi et aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution par les navires font l'objet d'un constat établi par les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande et les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime.</p>	<p>A. — Au premier alinéa, les termes : " les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande " sont remplacés par les termes : " les inspecteurs des affaires maritimes. "</p>	
<p>En outre, les contrôleurs des affaires maritimes (branche technique), les syndics des gens de mer, les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes peuvent constater les infractions dans les domaines particuliers de leur compétence, sur les navires dont la longueur n'excède pas un maximum fixé par voie réglementaire. Ils peuvent également constater les infractions aux marques de franc-bord sur tous les navires.</p>	<p>B. — Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :</p>	
	<p>" En outre, les contrôleurs des affaires maritimes, les syndics des gens de mer et les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes peuvent constater celles des infractions mentionnées au premier alinéa qui relèvent de leurs domaines particuliers de compétence, sur les navires dont la longueur n'excède pas un maximum fixé par voie réglementaire. Ils peuvent également constater les infractions aux marques de franc-bord sur tous les navires. "</p>	
	<p>C. — Il est ajouté un troisième alinéa ainsi rédigé :</p>	
	<p>" Enfin, les agents des douanes sont habilités à constater :</p>	
	<p>" a) sur l'ensemble des navires, les infractions à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974, pour ce qui concerne le transport des cargaisons et des marchandises dangereuses ;</p>	
	<p>" b) sur les navires autres que ceux armés au commerce ou à la pêche :</p>	
	<p>" — les infractions prévues aux articles 7 et 7-1 ci-dessous ;</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p><i>Art. 5.</i> - Les procès verbaux dressés par les agents mentionnés à l'article 4 de la présente loi font foi jusqu'à preuve du contraire. En ce qui concerne les infractions commises sur des navires français, les procès verbaux sont transmis immédiatement au procureur de la République par l'agent verbalisateur qui en adresse en même temps copie à l'administrateur des affaires maritimes du quartier d'immatriculation du navire.</p>	<p>" — le défaut ou la non-conformité des matériels mobiles ou d'armement prescrits par les règlements pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;</p> <p>" — le non-respect des dispositions relatives aux catégories de navigation. "</p>	<p>III. (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>
<p>Les infractions aux dispositions des conventions dont la liste figure à l'article 6 et à celles de la présente loi sont jugées soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui dans le ressort duquel le bâtiment est immatriculé.</p>	<p>III. — L'article 5 est ainsi rédigé :</p> <p>" Art. 5. — Les fonctionnaires et agents de l'Etat mentionnés à l'article 4 peuvent, pour exercer les compétences qui leur sont reconnues par ces dispositions, accéder à bord des navires. Ils peuvent notamment demander la communication des titres, certificats et autres documents professionnels et recueillir les renseignements et justifications utiles à leur mission. Toutefois, ils ne peuvent accéder aux parties de navires qui sont à l'usage exclusif d'habitation sauf en cas de contrôle portant sur les conditions d'habitabilité et de sécurité.</p> <p>" Sous réserve de contrôles inopinés, le procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions par les fonctionnaires et agents de l'Etat mentionnés à l'article 4. Il peut s'opposer à ces opérations. Les procès-verbaux lui sont transmis dans les cinq jours suivant leur établissement par l'agent verbalisateur, qui en adresse, dans les mêmes délais, copie à l'intéressé et au directeur départemental des affaires maritimes du lieu de l'infraction. Ces procès verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.</p>	<p>" Art. 5. — Les fonctionnaires...</p> <p>... Ils peuvent visiter le navire et demander...</p>
<p>A défaut d'autre tribunal, le tribunal de grande instance de Paris est compétent.</p>	<p>" Les infractions mentionnées au premier alinéa de l'article 4 sont jugées soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par le tribunal compétent dans le ressort duquel le bâtiment est immatriculé. A défaut d'autre tribunal, le tribunal de grande instance de Paris est compétent. "</p>	<p>... sécurité.</p> <p>(<i>Alinéa sans modification</i>)</p> <p>(<i>Alinéa sans modification</i>)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p><i>Art. 7.</i> - Sera puni d'une amende de 1 000 F à 100 000 F et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement tout armateur ou propriétaire de navire qui fait naviguer ou tente de faire naviguer un navire sans titre de sécurité ou certificat de prévention de la pollution en cours de validité.</p>	<p>IV. — L'article 7 est modifié ainsi qu'il suit :</p>	<p>IV. (<i>Sans modification</i>)</p>
<p>Les courtiers interprètes et conducteurs de navires doivent faire la déclaration de partance relative aux navires étrangers dont ils assurent la conduite, sous les peines prévues à l'alinéa précédent.</p>	<p>A. — Le deuxième alinéa est supprimé.</p>	
<p>Le capitaine qui a commis une des infractions visées au premier alinéa du présent article est passible des mêmes peines que le propriétaire ou l'armateur. Toutefois, le maximum de l'amende sera de 15 000 F et celui de l'emprisonnement de trois mois, s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre de l'armateur ou du propriétaire.</p>	<p>B. — Il est ajouté un nouvel alinéa ainsi rédigé :</p>	
	<p>" Est passible des peines prévues au premier alinéa quiconque se sera opposé à l'exercice des fonctions dont sont chargés les fonctionnaires et agents de l'Etat désignés à l'article 4. "</p>	
<p><b>Décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime</b></p>	<p>Art. 7.</p>	<p>Art. 7.</p>
	<p>Le décret-loi du 9 janvier 1852 modifié sur l'exercice de la pêche maritime est modifié comme suit :</p>	<p>(<i>Alinéa sans modification</i>)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p><i>Art. 16.</i> - Les infractions sont recherchées et constatées par les administrateurs des affaires maritimes, les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments de l'Etat, les syndics des gens de mer, les gardes maritimes, le personnel de la surveillance des pêches maritimes, les techniciens du contrôle des établissements de pêche, les officiers et agents de police judiciaire, les agents des douanes, les gardes jurés et les prud'hommes pêcheurs.</p>	<p>I. — A l'article 16, après les mots : " les administrateurs des affaires maritimes ", sont ajoutés les mots : " les inspecteurs des affaires maritimes ". Les mots : " les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments de l'Etat " sont remplacés par les mots : " les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments et les chefs de bord des aéronefs de la marine nationale ".</p>	<p>I. (<i>Sans modification</i>)</p>
<p><i>Art. 19.</i> - Les poursuites auront lieu à la diligence du ministère public, sans préjudice du droit de la partie civile ; elles pourront être intentées à la diligence des administrateurs des affaires maritimes. Ces officiers, en cas de poursuites par eux faites, ont droit d'exposer l'affaire devant le tribunal et d'être entendus à l'appui de leurs conclusions.</p>	<p>II. — A l'article 19, les mots : " administrateurs des affaires maritimes " sont remplacés par les mots : " officiers et inspecteurs des affaires maritimes ". Après le mot : " officiers ", sont ajoutés les mots : " et fonctionnaires. "</p>	<p>II. — A l'article...</p> <p>...mots : " et inspecteurs. "</p>
<p><b>Loi n° 83-582 du 5 juillet 1983 relative au régime de la saisie et complétant la liste des agents habilités à constater les infractions dans le domaine des pêches maritimes</b></p>	<p><b>Art. 8.</b></p> <p>La loi n° 83-582 du 5 juillet 1983 modifiée relative au régime de la saisie et complétant la liste des agents habilités à constater les infractions dans le domaine des pêches maritimes est modifiée ainsi qu'il suit :</p>	<p><b>Art. 8.</b></p> <p>(<i>Sans modification</i>)</p>
<p><i>Art. 6.</i> - Les infractions aux dispositions des textes visés à l'article 1er de la présente loi sont recherchées et constatées, outre les officiers et agents de police judiciaire, par les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments de l'Etat, les contrôleurs des affaires maritimes visés à l'article 5 du décret n° 79-97 du 25 janvier 1979 relatif au statut particulier du corps des contrôleurs des affaires maritimes, les syndics des gens de mer, les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes, les techniciens du contrôle des établissements de pêche, les agents des douanes, les gardes jurés et les prud'hommes pêcheurs.</p>	<p>I. — A l'article 6 :</p> <p>— après les mots : " les administrateurs des affaires maritimes ", sont ajoutés les mots : " les inspecteurs des affaires maritimes " ;</p> <p>— les mots : " les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments de l'Etat " sont remplacés par les mots : " les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments et les chefs de bord des aéronefs de la marine nationale " ;</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p>Cette énumération complète, en tant que de besoin, la liste des officiers et agents énumérés à l'article 16 du décret du 9 janvier 1852 modifié, au premier alinéa de l'article 4 de la loi du 1er mars 1888, à l'article 2 de la loi n° 66-471 du 5 juillet 1966 et à l'article 3 de la loi n° 70-616 du 10 juillet 1970.</p>	<p>— les mots : " visés à l'article 5 du décret n° 79-97 du 25 janvier 1979 relatif au statut particulier du corps des contrôleurs des affaires maritimes " sont supprimés</p>	
<p><i>Art. 7.</i> - L'autorité maritime compétente pour opérer la saisie est l'administrateur des affaires maritimes chef du quartier des affaires maritimes territorialement compétent.</p>	<p>II. — Au premier alinéa de l'article 7, les mots : " l'administrateur des affaires maritimes chef du quartier " sont remplacés par les mots : " l'officier ou l'inspecteur des affaires maritimes, chef du service ".</p>	
<p><b>Loi n° 70-1264 du 23 décembre 1970 relative à la procédure à suivre en matière de contrôle international des pêches maritimes prévu par les conventions internationales</b></p>		
	<p>Art. 9.</p>	<p>Art. 9.</p>
<p><i>Art. 5.</i> - Les rapports concernant les navires de pêche français établis par les inspecteurs et officiers étrangers habilités sont transmis à l'administrateur des affaires maritimes, chef du quartier du port d'immatriculation du navire, par les autorités françaises auxquelles ces rapports ont été adressés.</p>	<p>Les dispositions de l'article 5 de la loi n° 70-1264 du 23 décembre 1970 relative à la procédure à suivre en matière de contrôle international des pêches maritimes prévu par les conventions internationales sont modifiées ainsi qu'il suit : les mots : " l'administrateur des affaires maritimes, chef du quartier " sont remplacés par les mots : " l'officier ou l'inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes ".</p>	<p>(Sans modification)</p>
	<p>Art. 10.</p>	<p>Art. 10.</p>
	<p>Les dispositions de l'article 11 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures sont modifiées comme suit :</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p>Loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires</p> <p>.....</p>	<p>— au premier alinéa, les mots : " les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes ; les inspecteurs mé- caniciens " sont remplacés par les mots : " les inspecteurs des affaires mariti- mes " ; les mots : " (branche techni- que) " sont supprimés ;</p>	<p>- Les quatrième et cinquième ali- néas sont remplacés par l'alinéa sui- vant : « - les inspecteurs des affaires maritimes » ; les mots : « (branche technique) » sont supprimés dans le septième alinéa ;</p>
<p>Art. 11. - Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, qui exercent leurs pouvoirs conformé- ment aux dispositions du code de pro- cédure pénale, sont habilités à constater les infractions aux dispositions des rè- gles 9, 10 et 20 de l'annexe I de la règle 5 de l'annexe II, de la règle 7 de l'an- nexe III, des règles 3, 4 et 5 de l'annexe V et du protocole I de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires susmentionnée, les infractions aux dispositions de la présente loi ainsi que les infractions aux dispositions réglementaires qui seront prises pour son application :</p>		
<ul style="list-style-type: none"><li>- les administrateurs des affaires maritimes ;</li><li>- les officiers du corps techni- que et administratif des affaires mariti- mes ;</li><li>- les inspecteurs de la navigation et du travail maritime ;</li><li>- les inspecteurs mécaniciens ;</li><li>- les techniciens experts du ser- vice de la sécurité de la navigation ma- ritime ;</li><li>- les contrôleurs des affaires maritimes (branche technique) ;</li><li>- les personnels embarqués d'as- sistance et de surveillance des affaires maritimes ;</li><li>- les fonctionnaires et agents as- sermentés et commissionnés des servi- ces maritimes et des ports autonomes ;</li><li>- les ingénieurs des mines et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés au service des mines de cir- conscriptions minéralogiques intéres- sées ;</li><li>- les officiers de port et officiers de port adjoints ;</li><li>- les agents des douanes, et à l'étranger, les consuls de France, à l'ex- clusion des agents consulaires.</li></ul>		

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p>En outre, les infractions aux dispositions des règles 9 et 10 de l'annexe I de la règle V de l'annexe II, de la règle 7 de l'annexe III et des règles 3, 4 et 5 de l'annexe V de la convention ci-dessus mentionnée peuvent être constatées par les commandants des aéronefs militaires.</p> <p>Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions et d'en rendre compte soit à un officier de police judiciaire exerçant ses pouvoirs conformément aux dispositions du code de procédure pénale, soit à un administrateur des affaires maritimes :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- les commandants des navires océanographiques de l'Etat ;</li><li>- les commandants de bord des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes ;</li><li>- les agents du service des phares et balises ;</li><li>- les agents de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes, et les agents de la police de la pêche fluviale.</li></ul>	<p>— au deuxième alinéa, les mots : " les commandants des aéronefs militaires " sont remplacés par les mots : " les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la marine nationale et chefs de bord des aéronefs de la marine nationale ".</p> <p>— au troisième alinéa, les mots : " un administrateur " sont remplacés par les mots : " un officier ou un inspecteur ".</p>	<p>— au treizième alinéa...</p> <p>... nationale ".</p> <p>— au quatorzième alinéa...</p> <p>... inspecteur".</p>
<p>.....</p> <p><b>Loi n° 76-599 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs et à la lutte contre la pollution marine accidentelle</b></p> <p>.....</p>	<p>Art. 11.</p>	<p>Art. 11</p>
<p>Art. 8. - Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions de la présente loi :</p>	<p>Les dispositions de l'article 8 de la loi n° 76-599 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, et à la lutte contre la pollution marine accidentelle sont modifiées comme suit :</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p>Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers d'administration des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande, les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;</p>	<p>— les mots : " les officiers d'administration des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande " sont remplacés par les mots : " les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes " ;</p>	<p>- au deuxième alinéa, les mots...</p>
<p>Les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés aux services maritimes ainsi que les agents desdits services commissionnés à cet effet ;</p>	<p>— les mots : " les commandants des bâtiments de la Marine nationale " sont remplacés par les mots : " les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la Marine nationale " ;</p>	<p>- au sixième alinéa, les mots...</p>
<p>Les ingénieurs des mines et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés au service des mines des arrondissements minéralogiques intéressés ;</p>	<p>— les mots : " un administrateur des affaires maritimes " sont remplacés par les mots : " un officier ou inspecteur des affaires maritimes ".</p>	<p>- au dixième alinéa, les mots...</p>
<p>Les officiers de port et officiers de port adjoints, les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes ;</p>		
<p>Les commandants des bâtiments de la marine nationale ;</p>		
<p>Les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile, commissionnés à cet effet, les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat chargés des bases aériennes ;</p>		
<p>Les ingénieurs des corps de l'armement, commissionnés à cet effet, les techniciens d'études et fabrication de l'aéronautique commissionnés à cet effet ;</p>		
<p>Les agents des douanes ;</p>		
<p>Et à l'étranger :</p>		
<p>Les consuls de France, à l'exclusion des agents consulaires.</p>		

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p>Sont chargés de rechercher les infractions aux dispositions de la présente loi, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions et d'en informer soit un administrateur des affaires maritimes, soit un ingénieur des ponts et chaussées ou un ingénieur des travaux publics de l'Etat affectés à un service maritime, soit un officier de police judiciaire :</p>		
<p>Les commandants des navires océanographiques de l'Etat ;</p>		
<p>Les chefs de bord des aéronefs militaires, des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes ;</p>		
<p>Les agents de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes.</p>		
<p>.....</p>		
<p><b>Loi n° 76-600 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution de la mer par les opérations d'incinération</b></p>	<p>Art. 12.</p>	<p>Art. 12. <i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p><i>Art. 11.</i> - Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions de la présente loi :</p>	<p>Les dispositions de l'article 11 de la loi n° 76-600 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution de la mer par les opérations d'incinération sont modifiées comme suit :</p>	
<p>Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers d'administration des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande, les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;</p>	<p>— au premier alinéa, les mots : " les officiers d'administration des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande " sont remplacés par les mots : " les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes " ; les mots : " les commandants des bâtiments de la Marine nationale " sont remplacés par les mots : " les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la Marine nationale " ;</p>	<p>— au deuxième alinéa...</p>
<p>Les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés au service maritime ainsi que les agents desdits services commissionnés à cet effet ;</p>		<p>... maritime mes " ; au sixième alinéa, les mots " les commandants... ... nationale " ;</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
Les ingénieurs des mines et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés au service des mines des arrondissements minéralogiques intéressés ;		
Les officiers de port, les officiers de port adjoints, les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes ;		
Les commandants des bâtiments de la marine nationale ;		
Les ingénieurs des corps de l'armement, commissionnés à cet effet.		
Les agents des douanes ;		
Et à l'étranger :		
Les consuls de France à l'exclusion des agents consulaires.		
Sont chargés de rechercher les infractions aux dispositions de la présente loi, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions et de porter celles-ci à la connaissance soit d'un administrateur des affaires maritimes, soit d'un officier de police judiciaire :	— au deuxième alinéa, les mots : " un administrateur des affaires maritimes " sont remplacés par les mots : " un officier ou inspecteur des affaires maritimes ".	— au dixième alinéa...
Les commandants des navires océanographiques de l'Etat ;		
Les chefs de bord des aéronefs militaires, des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes ;		... mari- times ".

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p>Les agents de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes.</p> <p>.....</p>		
<p><b>Loi n° 77-530 du 26 mai 1977 relative à la responsabilité civile et à l'obligation d'assurance des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures</b></p> <p>.....</p>		
<p><i>Art. 5.</i> - Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions de la présente loi les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritime, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande, les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime, les officiers de port et officiers de port adjoints, les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes, les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés aux services maritimes ainsi que les agents desdits services commissionnés à cet effet, les agents des douanes et, à l'étranger, en ce qui concerne les navires immatriculés dans un port français, les consuls de France à l'exclusion des agents consulaires .</p> <p>.....</p>	<p>Art. 13.</p> <p>A l'article 5 de la loi n° 77-530 du 26 mai 1977 relative à la responsabilité civile et à l'obligation d'assurance des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures, les mots : " les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande " sont remplacés par les mots : " les inspecteurs des affaires maritimes ".</p>	<p>Art. 13.</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles</p> <p>.....</p> <p>Art. 33. - Sont chargés, par ailleurs, de rechercher les infractions prévues par les articles 13, 24, 27, 28, 28-1, 28-2, 28-3, 29, 30, 31 et 32 de la présente loi :</p> <p>Les officiers et agents de police judiciaire ; Les administrateurs des affaires maritimes ; Les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments ou embarcations de la marine nationale ; Les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes ; Les inspecteurs mécaniciens ; Les ingénieurs des mines ou les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés au service des mines des circonscriptions minéralogiques compétentes ; Les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés aux services maritimes ainsi que les agents desdits services commissionnés à cet effet ; Les officiers de port et officiers de port adjoints ; Les agents des douanes.</p>	<p>Art. 14.</p> <p>La loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 modifiée relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles est modifiée ainsi qu'il suit :</p> <p>I. — A l'article 33 :</p> <p>— au premier alinéa, après les mots : " les administrateurs des affaires maritimes ", sont insérés les mots : " les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes " ; les mots : " les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments ou embarcations de la Marine nationale " sont remplacés par les mots : " les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la Marine nationale " ; les mots : " les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens " sont remplacés par les mots : " les inspecteurs des affaires maritimes " ;</p>	<p>Art. 14.</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>I. (Alinéa sans modification)</p> <p>— au troisième alinéa...</p> <p>...maritimes " ; au quatrième alinéa, les mots...</p> <p>...nationale " ; au cinquième alinéa les mots...</p> <p>... maritimes " ;</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions, et d'en rendre compte, soit à un administrateur des affaires maritimes, soit à un officier de police judiciaire :</p>	<p>— au deuxième alinéa, les mots : " administrateur des affaires maritimes " sont remplacés par les mots : " officier ou inspecteur des affaires maritimes ".</p>	<p>— au onzième alinéa...</p>
<p>Les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes ;</p>		
<p>Les commandants des navires océanographiques de l'Etat ;</p>		
<p>Les commandants de bord des aéronefs militaires, des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes ;</p>		
<p>Les agents des services des phares et balises ;</p>		
<p>Les agents de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes.</p>		
<p>.....</p> <p><i>Art. 33-1.</i> - Les procès-verbaux dressés conformément à l'article 33 de la présente loi font foi jusqu'à preuve du contraire et ne sont pas soumis à l'affirmation. Ils sont transmis immédiatement au procureur de la République par l'agent verbalisateur qui en adresse en même temps copie au chef de l'arrondissement minéralogique compétent et au chef de quartier des affaires maritimes.</p> <p>.....</p>	<p>II. — A l'article 33-1, les mots : " chef de quartier " sont remplacés par les mots : " chef du service ".</p>	<p>II. (Sans modification)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Loi n° 76-646 du 16 juillet 1976 relative à la prospection, à la recherche et à l'exploitation des substances minérales non visées à l'article 2 du Code minier et contenues dans les fonds marins du domaine public métropolitain</p>	<p>Art. 15.</p>	<p>Art. 15</p>
<p>.....</p> <p>Art. 5. - En ce qui concerne les fonds marins du domaine public métropolitain, sont habilités à constater les infractions aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application, ainsi qu'aux dispositions du Code du domaine de l'Etat et du Code minier :</p>	<p>Les dispositions de l'article 5 de la loi n° 76-646 du 16 juillet 1976 relative à la prospection, à la recherche et à l'exploitation des substances minérales non visées à l'article 2 du code minier et contenues dans les fonds marins du domaine public métropolitain sont modifiées ainsi qu'il suit :</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>Les officiers et agents de police judiciaire ; Les administrateurs des affaires maritimes ;</p>	<p>— après les mots : " les administrateurs des affaires maritimes ", sont insérés les mots : " les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes " ;</p>	<p>- le troisième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes : « Les officiers et inspecteurs des affaires maritimes » ;</p>
<p>Les ingénieurs des mines ou les ingénieurs placés sous leurs ordres ; Les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat chargés du service maritime ;</p>	<p>— les mots : " les officiers et officiers mariniens commandant les bâtiments ou embarcations de l'Etat " sont remplacés par les mots : " les commandants, les commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la Marine nationale ".</p>	<p>- le sixième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes : « les commandants, les commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la Marine nationale » ;</p>
<p>Les commandants des navires océanographiques de l'Etat ; Les chefs de bord des aéronefs de l'Etat ; Les agents des douanes et de l'administration des impôts chargés des domaines ; Les agents chargés de la police de la navigation et les agents chargés de la surveillance des pêches maritimes ; Les officiers de port, les officiers de port adjoints.</p>		

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Les procès-verbaux constatant les infractions à la présente loi sont transmis sans délai au procureur de la République.</p>		
<p>Les infractions aux dispositions de la présente loi qui constituent des infractions au Code minier sont punies des peines prévues par ledit code.</p>		
<p>.....</p>		
<p><b>Loi n° 81-1135 du 23 décembre 1981 sur l'exploration et l'exploitation des ressources minérales des grands fonds marins</b></p>		
<p>.....</p>	<p>Art. 16.</p>	<p>Art. 16.</p>
<p><i>Art. 15.</i> - Tout Français ou tout dirigeant d'une personne morale française qui exercera sur les fonds marins une activité :</p>	<p>Les dispositions de l'article 15 de la loi n° 81-1135 du 23 décembre 1981 sur l'exploration et l'exploitation des ressources minérales des grands fonds marins sont modifiées ainsi qu'il suit :</p>	<p>Les dispositions <i>du neuvième</i> alinéa de l'article 15...</p>
<p>1. D'exploration ou d'exploitation de leurs ressources sans l'autorisation prévue à l'article 3 ;</p>		
<p>2. De prospection à l'intérieur des limites d'un permis d'exploration ou d'exploitation sans en être titulaire, sera puni d'une amende de 50000 F à 500000 F.</p>		
<p>En cas de récidive, la peine d'amende sera portée au double.</p>		
<p>Tout titulaire de permis d'exploration ou d'exploitation qui enfreindra les obligations qui lui incombent en vertu de l'article 9 ci-dessus et des textes éventuellement pris pour son application sera puni d'une amende de 50000 F à 500000 F. En cas de récidive, la peine d'amende sera portée au double.</p>		
<p>Les infractions prévues ci-dessus sont de la compétence du tribunal correctionnel du lieu de la résidence du prévenu ou de sa dernière résidence connue, ou du lieu où il a été trouvé.</p>		<p>... ainsi qu'il suit :</p>

**Textes en vigueur**

A défaut de tout autre tribunal, le tribunal compétent est le Tribunal de grande instance de Paris.

Sont chargés de constater les infractions prévues ci-dessus, outre les officiers et agents de police judiciaire, les administrateurs des affaires maritimes, les officiers des corps technique et administratif des affaires maritimes, les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes, les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments de la marine nationale, les ingénieurs des mines ou les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés au service des mines, les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés aux services maritimes ainsi que les agents desdits services commissionnés à cet effet, les commandants des navires océanographiques de l'Etat, les commandants de bord des aéronefs militaires et des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes et les agents des douanes.

Les procès-verbaux constatant les infractions prévues au présent article font foi jusqu'à preuve du contraire. Ils sont transmis immédiatement au procureur de la République par l'agent verbalisateur.

**Texte du projet de loi**

— après les mots : " les administrateurs des affaires maritimes ", sont insérés les mots : " les inspecteurs des affaires maritimes " ;

— les mots : " les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments de la Marine nationale " sont remplacés par les mots : " les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la Marine nationale ".

**Propositions de la Commission**

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p><b>Loi n° 89-874 du 1er décembre 1989 relative aux biens culturels maritimes et modifiant la loi du 27 septembre 1941 portant réglementation des fouilles archéologiques</b></p>	<p>Art. 17.</p> <p>Les dispositions de l'article 17 de la loi n° 89-874 du 1er décembre 1989 relative aux biens culturels maritimes sont modifiées ainsi qu'il suit :</p>	<p>Art. 17.</p> <p>Les dispositions...</p> <p>...maritimes et modifiant la loi du 27 septembre 1941 portant réglementation des fouilles archéologiques sont modifiées ainsi qu'il suit :</p>
<p><i>Art. 17.</i> - Les infractions aux dispositions de la présente loi sont recherchées et constatées par les officiers et agents de police judiciaire, les agents de police judiciaire adjoints, les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les agents des douanes, les agents du ministère chargé de la culture spécialement assermentés et commissionnés à cet effet dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments de la marine nationale, les contrôleurs des affaires maritimes, les techniciens du contrôle des établissements de pêche, les guetteurs sémaphoriques, les syndics des gens de mer et, en outre, dans les ports, les officiers de port et les officiers de port adjoints.</p>	<p>— après les mots : " les administrateurs des affaires maritimes ", sont insérés les mots : " les inspecteurs des affaires maritimes " ;</p> <p>— après les mots : " les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ", sont insérés les mots : " les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes " ;</p> <p>— les mots : " les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments de la Marine nationale " sont remplacés par les mots : " les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la Marine nationale ".</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>(Alinéa sans modification)</p>
<p><b>Loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes</b></p>	<p>Art. 18.</p> <p>Les dispositions de l'article 2 de la loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961 modifiée sur la police des épaves maritimes sont modifiées ainsi qu'il suit : les mots : " l'administrateur des affaires maritimes " sont remplacés par les mots : " l'officier ou inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes ".</p>	<p>Art. 18.</p> <p>Aux premier, deuxième et quatrième alinéas de l'article 2 de la loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes, les mots : " administrateur des affaires maritimes " sont remplacés par les mots : " officier ou inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes ".</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>L'administrateur des affaires maritimes peut, en vue de découvrir des épaves, procéder à des visites domiciliaires et des perquisitions dans les conditions prévues au code de procédure pénale. Il peut suivre les choses enlevées dans les lieux où elles ont été transportées et les mettre sous séquestre.</p> <p>Les procès-verbaux établis sont aussitôt transmis au procureur de la République.</p> <p>Dans l'exercice de leurs fonctions de police judiciaire, l'administrateur des affaires maritimes, les officiers de port et les officiers de port adjoints peuvent requérir directement la force publique. Ils peuvent être requis par le procureur de la République, le juge d'instruction et les officiers de police judiciaire afin de leur prêter assistance.</p> <p>.....</p>	<p style="text-align: center;"><b>CHAPITRE V</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Dispositions relatives au régime du travail et au régime social applicables sur les navires battant pavillon français.</b></p> <p style="text-align: center;">Art. 19.</p> <p style="text-align: center;">La loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est modifiée ainsi qu'il suit :</p>	<p style="text-align: center;"><b>CHAPITRE V</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Dispositions relatives au régime du travail et au régime social applicables sur les navires battant pavillon français.</b></p> <p style="text-align: center;">Art. 19.</p> <p style="text-align: center;"><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p style="text-align: center;"><b>Loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime</b></p> <p>.....</p>	<p style="text-align: center;">1. — Le deuxième alinéa de l'article 3 est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p style="text-align: center;">I. <i>(Sans modification)</i></p>
<p><i>Art. 3.</i> - Est considéré comme marin, pour l'application de la présente loi, quiconque s'engage, envers l'armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire.</p>		

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Le personnel d'un navire doit, dans une proportion définie par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, être français.</p>	<p>" A bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français. Les autres membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. "</p>	
<p>.....</p> <p><i>Art. 101.</i> - Le marin a le droit de demander la résiliation du contrat d'engagement pour inexécution des obligations de l'armateur.</p>		
<p>Dans les ports métropolitains et dans ceux des départements et territoires d'outre-mer, l'autorité maritime peut autoriser le marin à débarquer immédiatement pour motif grave.</p> <p>.....</p>	<p>II. — Au deuxième alinéa de l'article 101, supprimer les mots : " dans les ports métropolitains et dans ceux des départements et territoires d'outre-mer ".</p>	<p>II. (<i>Sans modification</i>)</p>
	<p>III. — Dans tous les articles auxquels ils sont mentionnés, les mots : " autorité maritime " sont remplacés par les mots : " autorité chargée de l'inspection du travail maritime ".</p>	<p>III. — Dans tous les articles <i>dans</i> lesquels ils sont...  ... maritime ".</p>
	<p>IV. — Le titre VIII devient le titre IX.</p>	<p>IV. (<i>Sans modification</i>)</p>
	<p>V. — Il est inséré un titre VIII ainsi rédigé :</p> <p style="text-align: center;">" TITRE VIII</p> <p style="text-align: center;">" INSPECTION DU TRAVAIL</p> <p style="text-align: center;">" MARITIME</p>	<p>V. (<i>Sans modification</i>)</p>
	<p>" Art. 122. — L'inspection du travail maritime est régie par les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 742-1 du code du travail. "</p>	<p>VI. - L'article 132 est abrogé.</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Code des douanes</p>	<p>Art. 20.</p> <p>L'article 221 du code des douanes est ainsi rédigé :</p>	<p>Art. 20.</p> <p>(Sans modification)</p>
<p>Art. 221. - Le personnel d'un navire portant le pavillon français doit, dans une proportion définie par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, être Français.</p>	<p>" Art. 221. — A bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français. Les autres membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. "</p>	
<p>Code du travail</p>	<p>Art. 21.</p> <p>L'article L. 742-1 du code du travail est complété par les dispositions suivantes :</p>	<p>Art. 21</p> <p>(Sans modification)</p>
<p>Art. L. 742-1. - Le contrat d'engagement ainsi que les conditions de travail des marins à bord des navires sont régis par des lois particulières.</p>	<p>" L'inspection du travail des marins de commerce, de la pêche et de la plaisance est confiée aux officiers et fonctionnaires relevant du ministère chargé de la marine marchande dans les conditions définies par un décret en Conseil d'Etat qui fixe la répartition entre ces agents des compétences attribuées à l'inspecteur du travail, au directeur départemental du travail et de l'emploi et au directeur régional du travail et de l'emploi par le présent code.</p>	

**Textes en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

" Les officiers et inspecteurs des affaires maritimes, les agents assermentés des affaires maritimes, les officiers et agents de police judiciaire sont chargés de constater les infractions aux dispositions du code du travail, du code du travail maritime et des lois et règlements non codifiés relatifs au régime de travail des marins. "

**CHAPITRE VI**

**Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au territoire des terres Australes et Antarctiques françaises.**

Art. 22.

Sont immatriculés, à la demande de l'armateur, dans le ressort du territoire des terres Australes et Antarctiques françaises :

1° les navires de commerce, de pêche et de plaisance qui y font une touchée au moins une fois par trimestre et dont l'armement y dispose de son siège ou d'une agence ;

2° les autres navires appartenant à des classes définies par voie réglementaire, en fonction de leurs caractéristiques techniques ou de leur mode d'exploitation, à condition qu'ils ne fassent pas de touchées exclusivement dans un port de France métropolitaine.

Les marins embarqués sur les navires immatriculés dans le territoire des terres Australes et antarctiques françaises doivent être français dans une proportion minimale définie par voie réglementaire en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. Le capitaine ainsi que le second capitaine doivent être français.

**TITRE II**

**MESURES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN**

**CHAPITRE VI**

**Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au territoire des terres Australes et Antarctiques françaises.**

Art. 22.

*(Alinéa sans modification)*

1° *(Alinéa sans modification)*

2° les autres...

...dans les ports de France métropolitaine.

Les marins...

...ainsi que l'officier chargé de sa suppléance doivent être français.

**TITRE II**

**MESURES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN**

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Code de l'aviation civile</p> <p>.....</p> <p>Art. L. 121-3. - Un aéronef ne peut être immatriculé en France que s'il appartient à une personne physique française ou à une personne morale, à condition que, dans ce cas possèdent la nationalité française :</p> <p>Dans les sociétés de personnes, les associés en nom ou les commandités ;</p> <p>Dans les sociétés à responsabilité limitée, les propriétaires de la majorité des parts et les gérants ;</p> <p>Dans les sociétés anonymes, le président-directeur général et la majorité des membres du conseil d'administration ;</p> <p>Dans les associations, les dirigeants ou administrateurs et les trois quarts des membres.</p> <p>Des dérogations peuvent être accordées par le ministre chargé de l'aviation civile.</p> <p>.....</p>	<p>Art. 23.</p> <p>La première partie du code de l'aviation civile est modifiée ainsi qu'il suit :</p> <p>I. — Au livre premier :</p> <p>A. — L'article L. 121-3 est ainsi rédigé :</p> <p>" Art. L. 121-3. — Un aéronef ne peut être immatriculé en France que s'il appartient :</p> <p>" — à une personne physique française ou ressortissante d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen ;</p> <p>" — ou à une personne morale constituée en conformité avec la législation d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen, et ayant son siège statutaire ou son principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen.</p> <p>" L'immatriculation peut être également accordée à titre exceptionnel par l'autorité administrative. "</p> <p>B. — Au titre II, il est créé un chapitre IV intitulé : " Location et mise à disposition d'aéronefs ", comprenant un article L. 124-1 ainsi rédigé :</p> <p>" Art. L. 124-1. — La location d'un aéronef est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage "</p>	<p>Art. 23.</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>I. (Alinéa sans modification)</p> <p>A. (Sans modification)</p> <p>B. (Sans modification)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p><i>Art. L. 282-8.</i> - 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.</p>	<p>C. — Après l'article L. 150-1, il est ajouté un article L. 150-1-1 ainsi rédigé :</p> <p>" Art. L. 150-1-1. — L'exploitation d'un aéronef pour une ou plusieurs opérations de transport aérien public, en l'absence du certificat de transporteur aérien exigé en application de l'article L. 330-1, en cours de validité à la date du transport, ou dans des conditions non conformes à celles fixées par ledit certificat, sera punie d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 500 000 F. "</p>	<p>C. (Alinéa sans modification)</p> <p>" Art. L. 150-1-1. — <i>Le fait d'exploiter un aéronef...</i></p>
<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>II. — Au livre II, l'article L. 282-8 est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>" Art. L. 282-8. — En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, tant en régime national qu'international, les officiers de police judiciaire, assistés des agents de police judiciaire, peuvent procéder à la visite des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones non librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances, ou y faire procéder sous leurs ordres :</p>	<p>... sera puni... ... de 500 000 F. "</p> <p>II. — (Alinéa sans modification)</p> <p>" Art. L. 282-8. — En vue... ... judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents...</p> <p>... dépendances. Ils peuvent aussi faire procéder à cette visite sous leurs ordres :</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>a) Par des policiers ou gendarmes auxiliaires ; b) Et éventuellement par des agents, agréés par le procureur de la République, que les entreprises de transport aérien ou les personnes publiques chargées d'une exploitation aéroportuaire ont pris l'initiative de désigner pour cette tâche.</p>	<p>" a) par des officiers auxiliaires ou des gendarmes auxiliaires ; " b) et éventuellement par des agents de nationalité française ou ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne agréés par le préfet et le procureur de la République, que les entreprises de transport aérien ou les personnes publiques chargées d'une exploitation aéroportuaire ont désignés pour cette tâche, <i>sous réserve que</i> l'intervention de ces agents soit limitée, pour la visite des personnes, à la mise en œuvre de dispositifs automatiques de contrôle à l'exclusion des fouilles à corps ou de la visite manuelle des bagages à main.</p>	<p>" a) par des <i>policiers</i> auxiliaires ou des gendarmes auxiliaires ; « b) et, éventuellement, ... ...res- sortissant d'un Etat membre de la Communauté européenne, que les ...</p>
<p>Pour les transports par air en régime international, les visites sont faites en liaison avec le service des douanes.</p>	<p>" Les agents des douanes peuvent, dans le même but et dans les mêmes lieux, procéder à la visite des bagages de soute, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules en régime international. Ils peuvent y faire procéder sous leurs ordres par des agents désignés dans les conditions fixées au b) de l'alinéa précédent.</p>	<p>...tâche ; <i>ces agents devront avoir été agréés par le représentant de l'Etat dans le département</i> et le procureur de la République ; leur intervention sera limitée, <i>en ce qui concerne</i> la visite des personnes, à la mise en œuvre des dispositifs automatiques de contrôle et à la visite manuelle des bagages à main, à l'exclusion des fouilles à corps. »</p>
<p>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.</p>	<p>" Les agréments prévus au b) sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement apparaissent incompatibles avec l'exercice des fonctions susmentionnées. L'agrément ne peut être retiré par le préfet ou par le procureur de la République qu'après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p> <p>(Alinéa sans modification)</p>
	<p>" Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. "</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
	<p>III. — Au livre III :</p>	<p>III. (Alinéa sans modification)</p>
	<p>A. — Il est ajouté un article L. 321-7 ainsi rédigé :</p>	<p>A. (Alinéa sans modification)</p>

**Textes en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

" Art. L. 321-7. — En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, peuvent être agréés en qualité d'"expéditeur connu" par le ministre chargé des transports les entreprises ou organismes qui mettent en place des procédures appropriées de sûreté en vue du transport, *sur les vols de passagers*, de fret ou de colis postaux expédiés pour leur compte ou celui d'un tiers hors du territoire national. Ces marchandises ne sont pas soumises aux contrôles prévus à l'article L. 282-8, l'Etat conservant toutefois la faculté d'imposer ces contrôles si les circonstances l'exigent.

" L'agrément peut être refusé ou retiré lorsque l'entreprise ou l'organisme ne se conforme pas aux obligations prévues par les premier, *troisième* et quatrième alinéas du présent article ou par le décret d'application mentionné au cinquième alinéa, ou peut constituer, par ses méthodes de travail ou le comportement de ses dirigeants ou agents, un risque pour la sûreté. L'agrément ne peut être retiré qu'après que l'entreprise ou l'organisme concerné a été mis en mesure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

" Art. L. 321-7. — En vue...

... transport de fret...

... l'exigent.

*« En cas de dommage résultant d'un acte malveillant et causé par des colis postaux ou du fret visés par le présent article, la responsabilité d'un "expéditeur connu" ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures de sûreté prévues par le présent code. »*

" L'agrément...

...premier et quatrième alinéas...

... d'urgence.

**Textes en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

" *En vue de contrôler le respect des conditions de l'agrément, les officiers de police judiciaire et les agents des douanes ont accès, à tout moment, dans les locaux et terrains à usage professionnel des entreprises ou organismes titulaires de l'agrément ou qui en demandent le bénéfice, à l'exception des pièces exclusivement réservées à l'habitation. Ils peuvent requérir, pour l'accomplissement de leurs missions, l'ouverture de tous colis, bagages et véhicules professionnels en présence du responsable de l'entreprise ou de l'organisme, ou de ses préposés en cas d'absence de celui-ci, et se faire communiquer les documents comptables, financiers, commerciaux ou techniques propres à faciliter l'accomplissement de leurs contrôles.*

" Les responsables des entreprises ou organismes agréés, ou s'ils sont absents leurs préposés, doivent toujours être en mesure de déférer aux réquisitions des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes aux fins de procéder aux contrôles prévus à l'alinéa précédent.

" Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. Il détermine notamment :

" — les dispositions que l'entreprise ou l'organisme doit respecter en matière de réception, de contrôle, de stockage, de conditionnement et d'acheminement du fret et des colis postaux qu'il expédie pour obtenir ou conserver l'agrément du ministre chargé des transports ;

" — les informations qui doivent être fournies par l'entreprise ou l'organisme, notamment sur ses dirigeants, son personnel, son statut juridique et la répartition de son capital, pour obtenir l'agrément. Toute modification, suppression ou adjonction affectant l'une de ces informations doit faire l'objet, même après l'agrément, d'une déclaration immédiate. "

« Les officiers de police judiciaire et les agents des douanes sont chargés de vérifier que les entreprises ou organismes ayant demandé un agrément sont en mesure de satisfaire aux conditions posées à l'obtention dudit agrément et que ceux l'ayant obtenu respectent ces conditions. A cet effet, ils ont accès...

... contrôles.

**Alinéa supprimé**

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p><i>Art. L. 323-1.</i> - La location d'un aéronef est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage.</p>	<p>B. — L'intitulé du chapitre III du titre II est ainsi modifié : " Affrètement d'aéronefs ".</p>	<p>B. (<i>Sans modification</i>)</p>
<p>L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du fréteur.</p>	<p>C. — Le premier alinéa de l'article L. 323-1 est supprimé.</p>	<p>C. (<i>Sans modification</i>)</p>
<p><i>Art. L. 323-2.</i> - Toute entreprise frétant un aéronef, à titre professionnel ou contre rémunération, pour une opération de transport est soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public, quelle que soit l'utilisation faite par l'affréteur de cet aéronef.</p>	<p>D. — A l'article L. 323-2, les mots : " à titre professionnel ou contre rémunération " sont remplacés par les mots : " à titre onéreux ".</p>	<p>D. (<i>Sans modification</i>)</p>
<p>.....</p>	<p>E. — L'article L. 330-1 est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>E. (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>
<p><i>Art. L. 330-1.</i> - Le transport aérien public consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou de la poste à titre professionnel ou contre rémunération.</p>	<p>" Art. L. 330-1. — Le transport aérien public consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, du fret ou du courrier, à titre onéreux.</p>	<p>" Art. L. 330-1. — (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Les personnes physiques françaises et les personnes morales ayant leur siège social en France ne peuvent exercer une activité de transport aérien public, soit sur le territoire national, soit à l'étranger au moyen d'aéronefs immatriculés en France, que si elles y ont été autorisées par l'autorité administrative.</p> <p>L'autorisation précise la durée pour laquelle elle est accordée, l'objet du transport, les liaisons ou les zones géographiques que l'entreprise peut desservir et le matériel qu'elle peut exploiter.</p> <p>Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de délivrance, de modification ou de retrait de l'autorisation.</p> <p>Toutefois, ne relèvent pas du transport aérien public les transports de passagers effectués sans escale lorsque les points d'origine et de destination sont confondus et lorsque la capacité d'emport de l'aéronef ne dépasse pas une limite fixée par décret en Conseil d'Etat.</p>	<p>" L'activité de transport aérien public est subordonnée à la délivrance d'une licence d'exploitation <i>autorisant cette activité selon les mentions figurant dans ladite licence</i> et d'un certificat de transporteur aérien <i>attestant que le transporteur aérien concerné possède les capacités professionnelles et l'organisation pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité. Ces titres sont délivrés par l'autorité administrative aux entreprises dont le principal établissement et, le cas échéant, le siège sont situés en France métropolitaine et dans les départements d'outre-mer, conformément aux dispositions du règlement (C.E.E.) n° 2407/92 du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent alinéa.</i></p> <p>" Les transports aériens de passagers, de fret ou de courrier, prévus au 2 de l'article premier du règlement (C.E.E.) n° 2407/92 mentionné au précédent alinéa, ne nécessitent l'obtention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien que si la capacité d'emport des aéronefs utilisés est supérieure à une limite fixée par un décret en Conseil d'Etat. Ce décret détermine également les conditions d'octroi de ladite licence d'exploitation et dudit certificat de transporteur aérien, notamment en ce qui concerne les garanties morales, financières et techniques exigées du transporteur. "</p> <p>F. — L'article L. 330-2 est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>« L'activité de <i>transporteur</i> aérien public est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien délivrés par l'autorité administrative dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat et conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 2407/92 du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, <i>annexé au présent code.</i></p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>F. (Alinéa sans modification)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p><i>Art. L. 330-2.</i> - 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.</p>	<p>" Art. L. 330-2. — L'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national est soumise à autorisation préalable de l'autorité administrative, dans des conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat. <i>Celui-ci détermine notamment les obligations qui peuvent être imposées aux transporteurs sous la forme du dépôt préalable ou de l'approbation par l'autorité administrative des programmes d'exploitation des services concernés.</i></p>	<p>" Art. L. 330-2.- L'exploitation...</p> <p>...Conseil d'Etat et, pour ceux de ces services relevant du règlement (CEE) n° 2408/92 du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intra-communautaires, dans le respect des dispositions dudit règlement annexé au présent code.</p>
<p>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, sauf autorisation délivrée par l'autorité administrative.</p>	<p>" L'autorisation relative à l'exploitation des services aériens qui relèvent du règlement (C.E.E.) n° 2408/92 du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intra-communautaires est délivrée dans le respect des dispositions dudit règlement et des textes pris pour son application.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p><i>Art. L. 330-3.</i> - 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, des chambres de commerce et d'industrie et des autres établissements publics intéressés. Par dérogation au paragraphe II de l'article 7 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982, cette autorisation peut être délivrée sans qu'ait été conclue au préalable une convention répondant à cette disposition.</p>	<p>G. — Au début de l'article L. 330-3 sont ajoutés les mots :</p>	<p>G. (Alinéa sans modification)</p>
<p>(Règlement (C.E.E.) n° 2408/92 : voir en annexe)</p>	<p>" Sauf dans le cas prévu au 2 de l'article 3 du règlement (C.E.E.) n° 2408/92 mentionné à l'article L.330-2, l'autorisation... (le reste sans changement). "</p>	<p>« Sauf dans le cas des services aériens répondant aux conditions prévues aux deux derniers alinéas du 2 de l'article 3 du règlement (CEE) n° 2408/92 mentionné à l'article L.330-2, l'autorisation ... (le reste sans changement)..</p>
<p>.....</p>	<p>H. — L'article L. 330-8 est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>H.(Alinéa sans modification)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p><i>Art. L. 330-8.</i> - Les programmes d'exploitation, les programmes généraux d'achat et de location de matériels volants, les conditions de transport et les tarifs des entreprises de transport aérien peuvent être soumis à homologation administrative pour les transports effectués à l'aide d'aéronefs dépassant un certain tonnage. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article.</p>	<p>" Art. L. 330-8. — Sans préjudice du règlement (C.E.E.) n° 2409/92 du 23 juillet 1992 concernant les tarifs des passagers et de fret des services aériens, les tarifs et les conditions de transport des services de transport aérien public peuvent être soumis à dépôt préalable ou à homologation administrative, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. "</p>	<p>" Art. L. 330-8. — Sans préjudice... ...services aériens, <i>annexé au présent code</i>, les tarifs...  ... Conseil d'Etat. "</p>
<p>Loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 modifiée relative à la démocratisation du secteur public</p>	<p>Art. 24.</p>	<p>Art. 24.</p>
<p>Annexe II</p>	<p>L'énumération de l'annexe II mentionnée à l'article 4 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 modifiée relative à la démocratisation du secteur public est modifiée comme suit :</p>	<p><i>1.-(Sans modification)</i></p>
<p>Caisse nationale de crédit agricole ; Air France ; Air Inter ; Port autonome de Dunkerque ; Port autonome du Havre ; Port autonome de Rouen ; Port autonome de Nantes-Saint-Nazaire ; Port autonome de Bordeaux ; Port autonome de Marseille ; Port autonome de la Guadeloupe ; Port autonome de Paris ; Port autonome de Strasbourg ; Etablissements et sociétés mentionnés au titre III de la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication. Semmaris (Société d'économie mixte d'aménagement et de gestion du marché d'intérêt national de la région parisienne). La Réunion des musées nationaux. UTA (Union de transports aériens). Aéromaritime international (AMI). Voies navigables de France.</p>	<p>— supprimer : " U.T.A. (Union de transports aériens) " et " Aéromaritime international (A.M.I.) " ; — remplacer : " Air France " par : " Compagnie nationale Air France » ; — ajouter : " Groupe Air France S.A. ".</p>	

**Textes en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

*II. Sans préjudice des dispositions de l'article 4 de la loi précitée, les statuts de la société « Groupe Air France S.A. » peuvent prévoir que le conseil d'administration comprend également, dans la limite du tiers de ses membres, des personnalités choisies soit en raison de leur compétence technique, scientifique ou technologique, soit en raison de leur connaissance des activités publiques ou privées concernées par le transport aérien, soit en raison de leur qualité de représentant des usagers, nommées par décret pris, le cas échéant, après consultation d'organismes représentatifs desdites activités.*

Art. 25.

Les dispositions de l'article 23 de la présente loi ne sont pas applicables à la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon qui reste soumise, pour les transports aériens publics, aux dispositions législatives en vigueur antérieurement à l'intervention de la présente loi.

Art. 25.

Les dispositions du C du I et des D, E, F, G et H du III de la présente loi ne sont pas applicables à la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon.

**TITRE III**

**MESURES RELATIVES  
AU TRANSPORT ROUTIER**

Art. 26.

Le livre II (délits en matière de circulation routière) de la première partie du code de la route est modifié ainsi qu'il suit :

I. — Au titre premier :

A. — Au I de l'article L. premier :

**TITRE III**

**MESURES RELATIVES  
AU TRANSPORT ROUTIER**

Art. 26.

*(Alinéa sans modification)*

1. *(Alinéa sans modification)*

A. *(Alinéa sans modification)*

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p align="center">Code de la route</p>		
<p><i>Art. L premier. - I. -</i> Toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait, même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 0,80 grammes pour mille ou par la présence dans l'air expiré d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 0,40 milligrammes par litre sera punie d'un emprisonnement de deux ans et d'une amende de 30 000 F ou de l'une de ces deux peines seulement.</p>	<p>— au premier alinéa, après les mots : " qui aura conduit un véhicule ", sont insérés les mots : " ou accompagné un élève conducteur dans les conditions prévues au présent code " ;</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Les officiers ou agents de la police administrative ou judiciaire soumettront à des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré l'auteur présumé de l'une des infractions énoncées à l'article L. 14 ou le conducteur impliqué dans un accident de la circulation ayant occasionné un dommage corporel. Ils pourront soumettre aux mêmes épreuves tout conducteur qui sera impliqué dans un accident quelconque de la circulation ou qui sera l'auteur présumé de l'une des infractions aux prescriptions du présent code relatives à la vitesse des véhicules et au port de la ceinture de sécurité ou du casque.</p>	<p>— au deuxième alinéa, après les mots : " à l'article L. 14 le conducteur ", sont insérés les mots : " ou l'accompagnateur " ; après les mots : " aux mêmes épreuves tout conducteur ", sont insérés les mots : " ou tout accompagnateur " ;</p>	<p>— au deuxième...  ...ou l'accompagnateur de l'élève conducteur" ; après les...  ... accompagnateur d'élève conducteur" ;</p>
<p>Lorsque les épreuves de dépistage permettront de présumer l'existence d'un état alcoolique ou lorsque le conducteur aura refusé de les subir, les officiers ou agents de la police administrative ou judiciaire feront procéder aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique. Ces vérifications seront faites soit au moyen d'analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques, soit au moyen d'un appareil permettant de déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré à la condition que cet appareil soit conforme à un type homologué.</p>	<p>— au troisième alinéa, après les mots : " ou lorsque le conducteur ", sont insérés les mots : " ou l'accompagnateur " .</p>	<p>— au troisième...  ...l'accompagnateur de l'élève conducteur " .</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>II. - Toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait en état d'ivresse manifeste sera punie d'un emprisonnement de deux ans et d'une amende de 30 000 F ou de l'une de ces deux peines seulement.</p>	<p>B. — Au II de l'article L. premier, au premier alinéa, après les mots : " qui aura conduit un véhicule ", sont insérés les mots : " ou accompagné un élève conducteur dans les conditions prévues au présent code ".</p>	<p>B. (Sans modification)</p>
<p>.....</p> <p>Art. L. 3. - Les officiers de police judiciaire, soit sur instruction du procureur de la République, soit à leur initiative, et, sur l'ordre et sous la responsabilité des officiers de police judiciaire, les agents de police judiciaire peuvent, même en l'absence d'infraction préalable ou d'accident, soumettre toute personne qui conduit un véhicule à des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré.</p> <p>.....</p>	<p>C. — Au premier alinéa de l'article L. 3, après les mots : " qui conduit un véhicule ", sont insérés les mots : " ou qui accompagne un élève conducteur ".</p>	<p>C. (Sans modification)</p>
<p>Art. L. 14. - La suspension du permis de conduire pendant trois ans au plus peut être ordonnée par le jugement, en cas de condamnation prononcée à l'occasion de la conduite d'un véhicule pour l'une des infractions suivantes :</p>	<p>II. — Au titre V :</p> <p>A. — A l'article L. 14 :</p> <p>— après le premier alinéa, est inséré l'alinéa suivant :</p>	<p>II. (Alinéa sans modification)</p> <p>A. (Alinéa sans modification)</p>
<p>1° Infractions prévues par les articles L. 1er à L. 4, L. 7, L. 9 et L. 19 du présent code ;</p>	<p>— après le 3° est inséré l'alinéa suivant :</p>	<p>— après le 3° est inséré l'alinéa suivant :</p>
<p>3° Contraventions à la police de la circulation routière et à la réglementation relative à l'assurance obligatoire des véhicules terrestres à moteur prévues par décret en Conseil d'Etat.</p>	<p>" Elle peut aussi être prononcée à l'encontre de l'accompagnateur d'un élève conducteur pour l'une des infractions mentionnées aux articles L. premier et R. 233-5 du présent code ".</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>Cette suspension peut également être ordonnée, pour une durée de cinq ans, en cas de condamnation prononcée à l'occasion de la conduite d'un véhicule pour les infractions d'atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité physique ou psychique de la personne.</p>		

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>La suspension du permis de conduire peut être assortie du sursis pour tout ou partie de la peine, sauf en cas d'infraction prévue par l'article L. premier du présent code.</p>	<p>— au troisième alinéa, les mots : " sauf en cas d'infraction prévue par l'article L. premier du présent code " sont remplacés par les mots : " sauf en cas d'infractions prévues par les articles L. premier et R. 233-5 du présent code ".</p>	<p>— au cinquième alinéa...</p>
<p>Art. L. 15. - I. - Les cours et tribunaux peuvent prononcer l'annulation du permis de conduire en cas de condamnation soit pour l'une des infractions prévues par les articles L. 1er et L. 2 du présent code, soit par les articles 221-6 et 222-19 du Code pénal, lorsque l'homicide ou les blessures involontaires auront été commis à l'occasion de la conduite d'un véhicule. Ils peuvent également prononcer l'annulation du permis de conduire en cas de condamnation dans les cas suivants :</p>	<p>B. — A l'article L. 15, après le premier alinéa, est inséré l'alinéa suivant :</p>	<p>B.- A l'article L.15, le I est complété in fine par l'alinéa suivant :</p>
<p>a) Conduite d'un véhicule alors qu'une décision de suspension ou de rétention du permis aura été notifiée ;</p>	<p>" Elle peut aussi être prononcée à l'encontre de l'accompagnateur d'un élève conducteur pour l'une des infractions mentionnées à l'article L. premier. "</p>	<p>« L'annulation peut...</p>
<p>b) Refus de restituer son permis de conduire à l'autorité compétente alors qu'une décision de suspension ou de rétention aura été notifiée.</p>	<p>C. — A l'article L. 18 :</p>	<p>... L. premier. "</p>
<p>Art. L. 18. - Saisi d'un procès-verbal constatant une des infractions visées à l'article L. 14, le préfet du département dans lequel cette infraction a été commise peut, s'il n'estime pas devoir procéder au classement, prononcer à titre provisoire, soit un avertissement, soit la suspension du permis de conduire ou l'interdiction de sa délivrance lorsque le conducteur n'en est pas titulaire.</p>	<p>— le premier alinéa est complété comme suit :</p>	<p>C. (Alinéa sans modification)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>La durée de la suspension ou de l'interdiction ne peut excéder six mois. Cette durée est portée à un an en cas d'infractions d'homicide ou blessures involontaires susceptibles d'entraîner une incapacité totale de travail personnel, de conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique, ou de délit de fuite. La décision intervient sur avis d'une commission spéciale après que le conducteur ou son représentant aura été mis en mesure de prendre connaissance du dossier, y compris le rapport, et de présenter sa défense.</p> <p>.....</p>	<p>" Le préfet peut également prononcer à titre provisoire soit un avertissement, soit la suspension du permis de conduire à l'encontre de l'accompagnateur d'un élève conducteur lorsqu'il y a infractions aux dispositions des articles L. premier et R. 233-5 du présent code ; "</p> <p>— le deuxième alinéa est modifié ainsi qu'il suit : après les mots : " ou de délit de fuite ", est insérée la phrase suivante : " Le préfet peut également prononcer une telle mesure à l'encontre de l'accompagnateur d'un élève conducteur lorsqu'il y a infractions aux dispositions des articles L. premier et R. 233-5 du présent code " ; dans la dernière phrase, après les mots : " après que le conducteur ", sont insérés les mots : " ou l'accompagnateur ".</p>	
<p><i>Art. L. 18-1.</i> - Lorsque les épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique et le comportement du conducteur permettent de présumer que celui-ci conduisait sous l'empire de l'état alcoolique défini au premier alinéa du paragraphe I de l'article L. 1er du présent code, ou lorsque les mesures faites au moyen de l'appareil homologué mentionné au troisième alinéa du même paragraphe ont établi cet état, les officiers et agents de police judiciaire retiennent à titre conservatoire le permis de conduire de l'intéressé.</p>	<p>D. — A l'article L. 18-1 :</p> <p>— au premier alinéa, après les mots : " comportement du conducteur ", sont insérés les mots : " ou de l'accompagnateur d'un élève conducteur " ;</p>	<p>D. (Alinéa sans modification)</p> <p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>Il en est de même en cas de conduite en état d'ivresse manifeste ou lorsque le conducteur refuse de se soumettre aux épreuves et mesures prévues à l'alinéa précédent. Le procès-verbal fait état des raisons pour lesquelles il n'a pu être procédé aux épreuves de dépistage prévues au premier alinéa ; en cas de conduite en état d'ivresse manifeste, les épreuves devront être effectuées dans les plus brefs délais.</p>	<p>— au deuxième alinéa, après les mots : " en cas de conduite ", sont insérés les mots : " ou d'accompagnement d'un élève conducteur " ;</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Pendant la durée de la rétention du permis de conduire ainsi que dans le cas où le conducteur n'est pas titulaire de ce titre, il pourra être procédé d'office à l'immobilisation du véhicule. L'immobilisation sera cependant levée dès qu'un conducteur qualifié, proposé par le conducteur ou éventuellement par le propriétaire du véhicule, peut en assurer la conduite. A défaut, les fonctionnaires et agents habilités à prescrire l'immobilisation peuvent prendre toute mesure destinée à placer le véhicule en stationnement régulier.</p>	<p>— au troisième alinéa, après les mots : " proposé par le conducteur ", sont insérés les mots : " ou l'accompagnateur de l'élève conducteur " ;</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>Lorsque l'état alcoolique est établi au moyen d'un appareil homologué comme il est dit au premier alinéa du présent article, ou lorsque les vérifications mentionnées aux troisième et quatrième alinéas du paragraphe I de l'article L. 1er du présent code apportent la preuve de cet état, le préfet ou, à Paris, le préfet de police, peut, dans les soixante-douze heures de la rétention du permis, prononcer la suspension du permis de conduire pour une durée qui ne peut excéder six mois. Il en est de même si le conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves et vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique. Si l'intéressé estime que la mesure de suspension est excessive, et sans préjudice des recours gracieux et contentieux, il est entendu à sa demande par la commission spéciale prévue par le deuxième alinéa de l'article L. 18, qui peut proposer au préfet de modifier sa décision initiale.</p>	<p>— au quatrième alinéa, après les mots : " Il en est de même si le conducteur ", sont insérés les mots : " ou l'accompagnateur " ;</p>	<p>— au quatrième... ... " ou l'accompagnateur de l'élève conducteur " ;</p>
<p>A défaut de décision de suspension dans le délai de soixante-douze heures prévu par l'alinéa précédent, le permis de conduire est remis à la disposition de l'intéressé, sans préjudice de l'application ultérieure de l'article L. 18.</p>		

<b>Textes en vigueur</b>	<b>Texte du projet de loi</b>	<b>Propositions de la Commission</b>
<p>Dans le cas prévu au quatrième alinéa ci-dessus, le préfet, s'il s'agit d'un permis de conduire délivré par l'autorité militaire, transmet directement ce titre à ladite autorité, à qui il appartient de prendre les mesures nécessaires.</p> <p>Dans le cas où la rétention du permis de conduire ne peut être effectuée faute pour le conducteur titulaire de ce titre d'être en mesure de le présenter, les dispositions du présent article s'appliquent. Il lui est fait obligation de mettre à disposition de l'autorité requérante son permis de conduire dans le délai de vingt-quatre heures.</p>	<p>— au septième alinéa, après les mots : " faute pour le conducteur " sont insérés les mots : " ou l'accompagnateur ".</p>	<p>— au septième...</p> <p>...ou l'accompagnateur de l'élève conducteur".</p>
<p>.....</p> <p><i>Art. L. 20.</i> - Pour l'application du présent titre, sont assimilés au permis de conduire les titres qui, lorsque le permis de conduire n'est pas exigé, sont prévus par les règlements pour la conduite des véhicules à moteur.</p>	<p>E. — A l'article L. 20 est ajouté un alinéa rédigé comme suit :</p> <p>" Toutefois, les dispositions du présent titre ne sont pas applicables au brevet de sécurité routière exigible pour la conduite d'un cyclomoteur. "</p>	<p>E. Supprimé</p>
<p>.....</p> <p><i>Art. L. 40.</i> - Quiconque a pris le nom d'une personne dans des circonstances qui ont déterminé ou auraient pu déterminer, en application de l'article L. 30 du présent code, l'enregistrement au nom de cette personne d'une condamnation judiciaire ou d'une décision administrative sera puni des peines prévues par l'article 780 du Code de procédure pénale.</p>	<p>III. — Au titre VIII :</p> <p>A l'article L. 40, les mots : " par l'article 780 du code de procédure pénale " sont remplacés par les mots : " par l'article 434-23 du code pénal ".</p>	<p>III. (Sans modification)</p>
		<p><b>Titre IV</b></p> <p><b>Mesures relatives au transport fluvial</b></p> <p>Article additionnel après l'article 26</p> <p>Le début du 1° de l'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 relative à la compagnie nationale du Rhône est rédigé comme suit :</p>

**Textes en vigueur**

—

**Texte du projet de loi**

—

**Propositions de la Commission**

—

*« Sans préjudice des dispositions de l'article 37 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, le financement ... »*



## **ANNEXE au TABLEAU COMPARATIF**

### **Loi 76-600 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution de la mer par les opérations d'incinération**

.....

*Art. 3.*— Sans préjudice du respect de toutes les prescriptions législatives ou réglementaires applicables à l'embarquement ou au chargement des déchets, substances, produits et matériaux en cause, l'embarquement ou le chargement de tous déchets, substances, produits ou matériaux destinés à être incinérés est subordonné à une autorisation délivrée par le ministre chargé de l'environnement ; celle-ci est assortie, en tant que de besoin, des prescriptions relatives à la réalisation de l'incinération projetée.

*Art. 4.*— Les autorisations d'incinération délivrées en vertu de l'article 2 valent autorisation d'embarquement ou de chargement au sens de l'article 3.

*Art. 6.*— .....

Tout propriétaire ou exploitant d'un navire ou d'une structure artificielle fixe définis au 2° et au 3° de l'article 1er qui n'aura pas donné au capitaine ou au responsable de la conduite des opérations d'incinération l'ordre écrit de se conformer aux dispositions de la présente loi pourra être retenu comme complice des infractions qui y sont prévues.

*Art. 7.*— En cas de violation d'une ou de plusieurs conditions fixées par les autorisations visées aux articles 2 et 3, les peines édictées par l'article 5 sont applicables, selon le cas, au titulaire de l'autorisation, au propriétaire des déchets, substances, produits ou matériaux destinés à être incinérés en mer ou aux personnes visées respectivement aux articles 5 et 6 de la présente loi.

.....

*Art. 9.*— Les informations nautiques relatives aux activités d'incinération en mer doivent être transmises, avant le début des opérations, aux autorités maritimes compétentes.

Cette obligation incombe au propriétaire ou à l'exploitant des navires ou structures artificielles fixes définis au 2 et au 3 de l'article 1er, au capitaine du navire ou à la personne assumant, à bord, la conduite des opérations d'incinération.

*Art. 10.*- Toute infraction aux dispositions de l'article 9 ci-dessus sera punie des peines prévues par les articles 5 et 6, alinéa 3, de la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires.

.....

*Art. 15.*- Des vérifications inopinées et des visites techniques peuvent avoir lieu pour contrôler notamment le bon état et la bonne marche des installations, la consistance des matières incinérées ou destinées à l'être, le milieu naturel susceptible d'être affecté ainsi que la compatibilité des opérations d'incinération avec la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires.

Pour procéder à ces vérifications ou visites, ont libre accès à bord et peuvent être embarqués pour suivre le déroulement des opérations sur tout navire ou structure artificielle fixe :

Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers d'administration des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande, les techniciens experts du service de la sécurité et de la navigation maritime ;

Les médecins des gens de mer ;  
Le personnel des sociétés de classification agréées ;  
Les syndicats des gens de mer.

A la suite ou au cours de ces visites ou embarquements, le départ du navire avec une cargaison à incinérer ou les opérations d'incinération peuvent être interdits ou ajournés :

1. Au cas où il ne serait pas possible de procéder aux opérations d'incinération sans danger pour le navire ou la structure artificielle fixe, leur équipage, les personnes se trouvant à leur bord ou l'environnement marin, jusqu'à ce qu'il soit remédié aux causes du danger existant ;

2. Au cas où les aménagements imposés par les prescriptions techniques contenues dans une autorisation délivrée en vertu de l'article 2 n'ont pas été réalisés dans le délai notifié au capitaine ou au responsable des opérations d'incinération, jusqu'à la réalisation effective des aménagements prescrits.

Le capitaine du navire ou la personne responsable de la conduite des opérations d'incinération sont passibles des peines prévues à l'article 5 ci-dessus en cas d'infraction aux mesures d'interdiction ou d'ajournement susmentionnées.

.....

*Art. 20.*- Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application de la présente loi et notamment de ses articles 2, 3 et 15.