



N° 3924

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 9 novembre 2011

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE SUR LA PROPOSITION DE LOI DE MME ODILE SAUGUES ET LES MEMBRES DU GROUPE S.R.C. ET APPARENTÉS *relative au renforcement de la transparence de l'information en matière de **sécurité du transport aérien civil** et à la mise en œuvre de la réglementation européenne relative aux enquêtes accidents* (n° 2673),

PAR MME ODILE SAUGUES,

Députée.

Voir le numéro :

Assemblée nationale : 2673.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
TRAVAUX DE LA COMMISSION	7
I.— DISCUSSION GÉNÉRALE	7
II.— EXAMEN DES ARTICLES	13
<i>Article 1^{er}</i> (articles L. 111-1 à L. 111-12 [nouveaux] du code de l'aviation civile) : Dispositions générales	13
– article L. 111–1 du code de l'aviation civile : Définitions	13
– article L. 111–2 du code de l'aviation civile : Champ d'application de la loi	13
– article L. 111–3 du code de l'aviation civile : Création de la Haute Autorité de la sécurité aérienne	13
– article L. 111–4 du code de l'aviation civile : Composition de la Haute Autorité	14
– article L. 111–5 du code de l'aviation civile : Règles relatives au mandat des membres de la Haute Autorité	14
– article L. 111–6 du code de l'aviation civile : Durée du mandat des membres de la Haute Autorité	14
– article L. 111–7 du code de l'aviation civile : <i>Âge maximal des membres et conditions de délibération de la Haute Autorité</i>	15
– article L. 111–8 du code de l'aviation civile : Incompatibilités et conflits d'intérêts	15
– article L. 111–9 du code de l'aviation civile : Rôle de la Haute Autorité	15
– article L. 111–10 du code de l'aviation civile : Relations avec le bureau d'enquêtes et d'analyses	15
– article L. 111–11 du code de l'aviation civile : Information de la Haute Autorité	15
– article L. 111–12 du code de l'aviation civile : Publication de documents	16
<i>Article 2</i> (article L. 711-2 du code de l'aviation civile) : Transformation du bureau d'enquêtes et d'analyse en établissement public	17
<i>Article 3</i> (articles L. 711-2-1 à L. 711-2-9 [nouveaux] du code de l'aviation civile) : Règles de fonctionnement de l'établissement public	17
– article L. 1621-7-1 du code des transports : Création d'une commission de surveillance	18
– article L. 1621-7-2 du code des transports : Composition de la commission de surveillance	18
– article L. 1621-7-3 du code des transports : Durée du mandat de membre de la commission de surveillance	18
– article L. 1621-7-4 du code des transports : Désignation du directeur général	18

– article L. 1621-7-5 du code des transports: Attributions de la commission de surveillance.....	19
– article L. 1621-7-6 du code des transports: Intérêt personnel des membres de la commission de surveillance.....	19
– article L. 1621-7-7 du code des transports: Règles relatives aux réunions de la commission de surveillance.....	19
– article L. 1621-7-8: Rôles du directeur général de l'établissement public.....	20
<i>Article 4</i> (article L. 721-2 du code de l'aviation civile) : Rôle de l'établissement public en cas d'ouverture d'une enquête judiciaire.....	21
<i>Article 5</i> (article L. 722-4 du code de l'aviation civile) : Coordination législative.....	21
<i>Article 6</i> : Modalités d'application de la loi.....	21
<i>Article 7</i> : Gage.....	22
TABLEAU COMPARATIF	23
AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION	35

MESDAMES, MESSIEURS,

Déposée le 24 juin 2010 par votre Rapporteuse et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et apparentés, la présente proposition de loi vise à développer de manière décisive la sécurité en matière de transport aérien. Elle est relative ainsi au « *renforcement de la transparence de l'information en matière de sécurité du transport aérien civil et à la mise en œuvre de la réglementation européenne relative aux enquêtes accidents* ».

La sécurité aérienne est une préoccupation forte, constante des pouvoirs publics, comme de l'opinion. Votre Rapporteuse y a consacré beaucoup de son énergie et de ses réflexions, depuis, en particulier, les travaux effectués en 2004 avec M. François-Michel Gonnot, au sein de la mission d'information constituée sur le thème de la sécurité du transport aérien de voyageurs, après les événements de Charm El Cheikh.

Nous avons tous évidemment été frappés par plusieurs graves accidents aériens survenus au pavillon français, en particulier, bien entendu, le vol AF 447 Rio-Paris du 1^{er} juin 2009. Notre souci est d'améliorer, en tous points, la transparence de l'information sur les accidents et incidents du transport aérien civil.

Le texte proposé dans ce document poursuit précisément cet objectif indispensable de deux manières :

– en instituant un nouvel organisme chargé de veiller à la sécurité aérienne, une « *Haute Autorité de la sécurité aérienne* », autorité administrative indépendante devant certifier la qualité de cette sécurité et s'appuyant sur un collège de personnalités, pour un tiers d'entre elles étrangères ;

– en transformant ensuite une institution existante, le BEA, le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile, en établissement public.

Cette transformation en établissement public d'un organisme au cœur des enquêtes techniques sur les accidents aériens doit permettre tout à la fois de

renforcer l'information des familles de victimes et d'intégrer le BEA dans un réseau européen des organismes d'enquête, suivant l'orientation très claire retenue par le règlement européen du 20 octobre 2010 « *sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile* ».

Il faut rappeler que le BEA se trouve dans une situation curieuse, pour ne pas dire déroutante sur le plan du droit : c'est un service administratif rattaché à la direction générale de l'aviation civile, dont l'indépendance est garantie par la loi.

Ce statut particulier rend difficile son insertion dans un réseau européen. Il est ainsi obligé de créer des fonds de concours spécifiques, pour recevoir des fonds extérieurs ; le recueil de la contribution d'Airbus et d'Air France, pour financer les recherches relatives au « crash » du vol Rio-Paris s'est ainsi révélé un véritable « casse-tête juridique ».

La présente proposition de loi suggère donc de donner au bureau d'enquêtes et d'analyses le statut d'établissement public à caractère administratif, afin de mettre en accord ce statut juridique avec l'indépendance reconnue au BEA par le droit, une indépendance qui est, dans les faits, toujours respectée par le ministère des transports.

Le statut d'établissement public conférant au BEA l'autonomie financière doit lui permettre, en particulier, de mobiliser plus facilement les financements en provenance de l'Union européenne ou des États tiers.

En cas de catastrophe aérienne, les « boîtes noires » sont, dans un premier temps, saisies et mises sous scellés par la police ou la gendarmerie, puis transmises au BEA pour analyse. Cette procédure fait perdre un temps précieux, parfois un mois, dans l'analyse des données. Or, si un « crash » aérien est dû à une défaillance technique, il est important d'en identifier rapidement la cause. Aussi, la présente proposition de loi préconise-t-elle de confier au BEA la garde des « boîtes noires », qui, de toute façon, arrivent dans ses locaux, puisqu'il est le seul organisme en France capable de les décrypter.

Ces diverses orientations - d'une part, la création d'une haute autorité de la sécurité aérienne, d'autre part, la transformation du statut du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile, ainsi que le transfert au BEA précisément des enregistreurs de vol en cas d'enquête judiciaire - n'ont pas été retenues pourtant par la commission du développement durable, lors de sa réunion du 9 novembre 2011.

Et ce, en dépit de l'importance que revêtent ces questions de sécurité aérienne et de la préoccupation qu'elles suscitent dans l'opinion. En dépit aussi de l'intérêt que le Gouvernement a semblé manifester, dans un premier temps, pour les suggestions de votre Rapporteur.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I.— DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa réunion du mercredi 9 novembre 2011, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, sur le rapport de Mme Odile Saugues, la proposition de loi relative au **renforcement de la transparence de l'information en matière de sécurité du transport aérien civil et à la mise en œuvre de la réglementation européenne relative aux enquêtes accidents (n° 2673)**.

M. le président Serge Grouard. Je précise que la proposition de loi que nous examinons aujourd'hui sera discutée en séance publique le jeudi 17 novembre au matin.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Cette proposition de loi, que je présente au nom du groupe SRC, date de juillet 2010. Elle vise, pour l'essentiel, à mettre en œuvre certaines des préconisations de la mission parlementaire sur la sécurité du transport aérien de voyageurs que j'avais présidée en 2004, et dont François-Michel Gonnot était le rapporteur.

Nous avons estimé que si le bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) était, sur le modèle du *National Transportation Safety Board* (NTSB), détaché de son administration mère, la direction générale de l'aviation civile (DGAC), son indépendance en serait renforcée. Lors des nombreuses auditions auxquelles nous avons procédé, chacun avait convenu que le BEA travaillait bien et que ses compétences étaient reconnues internationalement ; on fait souvent appel à lui pour des enquêtes à l'étranger, même lorsque aucun citoyen ou opérateur français n'est impliqué. Pourtant, sa compétence est régulièrement mise en cause – ce fut notamment le cas au cours de l'enquête sur l'accident de l'AF 447 entre Rio et Paris, le 1^{er} juin 2009 –, ce qui est très mal vécu par les salariés. Les représentants du BEA se sont d'ailleurs déclarés favorables à mes propositions.

En outre, le BEA ne dispose pas d'autres moyens financiers que l'enveloppe qui lui est attribuée par la DGAC, et qui est insuffisante pour réaliser des enquêtes à l'étranger.

Enfin, un nouveau règlement européen vient d'être mis en œuvre.

La présente proposition de loi tend, en premier lieu, à instituer une « Haute Autorité de la sécurité aérienne » ; cette nouvelle autorité administrative indépendante serait chargée de certifier la qualité de la sécurité aérienne, en s'appuyant sur un collège de personnalités dont un tiers seraient étrangères, afin d'assurer son indépendance.

Elle propose, en second lieu, de transformer le BEA en établissement public à caractère administratif, dans la continuité de mon travail au sein de la commission des affaires européennes, où sont examinées en amont les questions aériennes. À ce titre, nous avons en effet auditionné, le 1^{er} décembre 2009, l'ancien commissaire européen aux transports, M. Antonio Tajani, qui nous avait présenté le nouveau règlement européen sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile, entré en vigueur le 20 octobre 2010. Ce texte préconise la mise en réseau des autorités européennes chargées des enquêtes de sécurité et attribuée à l'AESA, l'Agence européenne de sécurité aérienne, la responsabilité de tout ce qui concerne la sécurité de l'aviation civile. Il convient de permettre au BEA de travailler dans ce nouveau cadre, ainsi que d'accroître ses moyens financiers, afin qu'il puisse monter plus facilement des opérations à l'étranger.

Le règlement européen tend en outre à accorder une plus grande place aux familles des victimes. Lorsque survient une catastrophe, on doit faire face à la fois à la douleur des familles et à la mise en cause du BEA et du ministre chargé des transports – quel que soit son bord. Les familles réclament, en particulier, une plus grande transparence. Le nouveau règlement leur accorde un meilleur accès aux informations, tout en veillant à protéger l'enquête du BEA et l'enquête judiciaire en cours. Le législateur européen a ainsi souhaité apporter un soutien psychologique et financier aux familles.

Cette proposition de loi vise à transposer ce règlement européen entré en vigueur il y a maintenant un an. Après avoir démontré que la commission des affaires européennes était capable de travailler en amont, il convient désormais de passer à l'acte. La France est souvent en retard pour transposer les directives européennes. Au lendemain du drame de Charm el-Cheikh, Mme Loyola de Palacio avait déclaré que, si l'Angleterre et l'Espagne s'étaient entendues et que les règlements européens avaient été mis en place, l'accident aurait pu être évité. Je regrette que l'on tarde tant à opérer cette transposition.

La Haute Autorité pourra être saisie soit par le ministère, soit par les parlementaires, et sera compétente sur tout ce qui touche à la sécurité aérienne. Elle interviendra en outre dans la gestion du BEA, nouvel établissement public à caractère administratif.

Pour finir, je vous donne lecture de la réponse du directeur de cabinet de Dominique Bussereau à mes propositions :

« D'une manière générale le BEA et la DGAC accueillent favorablement le projet, considérant qu'il peut renforcer la transparence et l'efficacité des enquêtes et analyses en faveur de la sécurité aérienne.

Le BEA considère cependant que transformer son directeur en officier de police judiciaire pourrait introduire une confusion entre l'enquête administrative

et l'enquête judiciaire ; il propose donc de retirer cette disposition – ce que j'ai fait.

Le BEA considère par ailleurs que certains éléments de son statut sont de caractère législatif et devraient donc figurer dans la loi, mais ce point pourra le cas échéant faire l'objet d'un amendement le moment venu. D'une manière générale, la transformation du BEA en établissement public devra faire l'objet d'un arbitrage interministériel, de façon à mieux définir son statut et son financement.

Le rôle respectif de la Haute Autorité et de la commission de surveillance dans le suivi des enquêtes mérite sans doute aussi d'être précisé.

Les autres remarques sont plus de forme ou relatives à des points de droit.

Enfin, la DGAC considère qu'il serait préférable de présenter cette proposition de loi après l'adoption par l'Union européenne du règlement sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile, afin de pouvoir y inscrire la transcription des nouvelles dispositions communautaires en la matière. » Je vous ai précisé que ce règlement avait été promulgué.

Voilà, chers Collègues, les raisons pour lesquelles je soutiens devant vous cette proposition de loi.

M. Yanick Paternotte. Le présent texte se situe, madame la rapporteure, dans le droit fil de votre action en matière aéronautique, que je tiens à saluer. Il pose cependant au groupe UMP plusieurs problèmes, tant de fond que de forme.

Dans l'exposé des motifs, vous évoquez les nouveaux moyens de communication et les rumeurs relayées par l'Internet, mais doit-on pour autant remettre en cause l'actuel fonctionnement des autorités de contrôle ?

Par ailleurs, vos propositions ne permettront pas de résoudre les problèmes qui se posent dans le cadre de procédures civiles ou judiciaires : l'obligation de respect du secret de l'instruction condamne les services concernés à ne communiquer qu'*a minima*.

En outre, est-ce vraiment le moment de créer une nouvelle Haute Autorité, qui mobilisera de nouveaux moyens humains et financiers ? On sait que, lorsqu'une telle institution est créée, les services auparavant compétents en la matière ne licencient pas les hauts fonctionnaires. Cela risque donc de provoquer très vite des difficultés financières.

Sur la forme, nous pensons que la transformation du BEA en établissement public à caractère administratif est une bonne idée, mais que sa mise en œuvre est prématurée, dans la mesure où le Gouvernement est en train de conduire une réflexion et qu'une mission parlementaire va rendre un rapport sur le sujet. Mes collègues et moi-même avons fort mal vécu l'affaire des gaz de schiste,

lorsqu'on a examiné une proposition de loi, sur le rapport de nos collègues Havard et Chanteguet, avant de disposer des conclusions de la mission sur la question. Ne serait-il pas préférable d'attendre que la mission rende ses conclusions et que le Gouvernement, qui est l'organisme décideur, nous fasse part de ses orientations, de manière à pouvoir légiférer sereinement ?

Enfin, je vous remercie d'avoir, dans l'exposé des motifs, décerné un satisfecit en matière de transparence au secteur de l'énergie nucléaire. Dommage que notre collègue Cochet ne soit pas là !

Mme Marie-Line Reynaud. Les accidents aériens sont traumatisants pour les familles ; les enquêtes techniques chargées d'en déterminer les causes se doivent d'être transparentes. Depuis quelques années, dans notre pays, chaque nouvelle enquête suscite doutes et critiques, donnant le sentiment que les entreprises du secteur sont traitées avec trop de bienveillance, voire avec complaisance. L'Union européenne exerce aujourd'hui l'essentiel des prérogatives dans ce domaine et contrôle la bonne application des règlements relevant des autorités nationales.

La présente proposition de loi nous propose de renforcer la transparence des acteurs nationaux de la sécurité aérienne. D'une part, elle prévoit la création d'une Haute autorité administrative indépendante chargée de certifier – au sens moral uniquement – la qualité de notre sécurité aérienne. D'autre part, faisant le constat que le statut actuel du BEA rend difficile son insertion dans un réseau européen, elle nous propose de l'ériger en établissement public à caractère administratif, afin d'accorder son statut juridique avec l'indépendance qui lui est reconnue par le droit. Toute mesure permettant de renforcer la transparence en matière de sécurité aérienne et, surtout, la confiance des passagers dans ce mode de transport doit être encouragée. Notre rapporteure va jusqu'au bout de cette démarche, en cohérence avec l'Union européenne.

Convaincus que cette action est essentielle, les membres du groupe SRC se prononceront en faveur de cette excellente proposition ; j'invite nos collègues de la majorité à revenir sur leur décision.

M. Christophe Caresche. Je ne suis pas un fanatique des autorités administratives et je n'ai pas de position arrêtée dans ce domaine. MM. René Dosière et Christian Vanneste ont rendu un rapport sur la question ; peut-être faudrait-il en supprimer certaines ?

En revanche, s'il est un secteur où l'existence d'une autorité administrative indépendante se justifie pleinement, c'est bien celle de la sécurité, en particulier aérienne. Le problème du BEA n'est pas sa compétence, mais sa crédibilité ; tant qu'il n'existera pas d'autorité réellement indépendante sur le plan administratif, ce problème se posera, quelle que soit la qualité du travail effectué.

De surcroît, il existe maintenant une réglementation européenne, qui nous conduit dans cette direction. J'attire l'attention de la commission sur le fait que la

France est toujours en retard en matière de transposition de textes européens et que cela affaiblit notre position au niveau européen. Ce retard permanent est dû à la volonté de l'administration et du Gouvernement de garder la main sur ces questions, qui sont pourtant éminemment d'ordre législatif. Dans ce domaine, le Parlement doit disposer d'un pouvoir et d'une capacité d'initiative. C'est ce que traduit ce texte, que le Gouvernement aura la possibilité d'amender. Toutes les conditions semblent donc réunies pour faire du bon travail.

Mme la rapporteure. Le BEA a un statut tout à fait particulier : M. Arslanian, son ancien directeur, avait déclaré lors de son audition que le BEA était quelque part dans la DGAC, mais qu'on ne savait pas exactement où, et que son indépendance était garantie par le ministère... Nous avons tous, à droite comme à gauche, été confrontés à des mises en cause, parfois choquantes, dans ce domaine.

Je reconnais que le nouveau dispositif proposé a un coût.

Je m'étonne de l'allusion de M. Paternotte à la mission d'information en cours, qui porte sur la sûreté des transports aériens, ce qui n'a rien à voir avec la sécurité des transports aériens, objet de la mission de 2004. La sécurité concerne les accidents et les incidents, en vol et dans les aéroports, les problèmes de maintenance et de contrefaçon, les conditions de travail – je propose d'ailleurs qu'un médecin du travail siège au sein de la Haute autorité, dans la mesure où 75 % des accidents seraient dus à des erreurs humaines et à de mauvaises conditions de travail. La sûreté, en revanche, correspond à un pouvoir régalién de l'État ; celui-ci le délègue à des entreprises, qui font quelquefois mal leur travail et forment mal leurs salariés. La sûreté inclut la protection contre le terrorisme et tout ce qui peut nuire à la sécurité. L'argument ne me paraît donc pas recevable.

M. le président Serge Grouard. La commission n'a pas été saisie d'autres amendements que les vôtres, madame la rapporteure. Eu égard aux interventions des uns et des autres, accepteriez-vous de les retirer, afin que la commission puisse s'exprimer directement sur le texte ? Vous pourriez les redéposer pour la séance publique, sans doute sous la forme d'une réécriture globale de chaque article.

Mme la rapporteure. Il s'agit d'amendements sur la forme, visant, pour une part, à mettre en conformité le texte avec le code des transports entré en vigueur le 1^{er} décembre 2010, et ayant trait, pour une autre part, à la transformation du BEA en établissement public. Vu qu'ils sont caducs, j'accepte de les retirer.

II.— EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

(article L. 111-1 à L. 111-12 [nouveaux] du code de l'aviation civile)

Dispositions générales

Cet article a pour objet de créer une Haute Autorité de la sécurité aérienne et insère ainsi un Livre I dans le Titre I du code de l'aviation civile.

I. Texte initial de la proposition de loi

- *Alinéas 1 à 28*

TITRE 1^{ER}

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE 1^{ER}

Haute Autorité de la sécurité aérienne

Article L. 111–1 du code de l'aviation civile

Définitions

Cet article définit deux notions : celle de sécurité aérienne qui comprend l'ensemble des dispositions techniques et des mesures d'organisation relatives à la conception, la construction et le fonctionnement des aéronefs civils, ainsi que des installations aéroportuaires civiles ; celle ensuite de transparence en matière aérienne, qui rassemble les dispositions prises pour garantir le droit du public à une information fiable et accessible sur les questions de sécurité aérienne.

Article L. 111–2 du code de l'aviation civile

Champ d'application de la loi

Cet article précise que les dispositions prévues par la loi ne s'appliqueront pas aux activités et installations aériennes intéressant la défense.

Article L. 111–3 du code de l'aviation civile

Création de la Haute Autorité de la sécurité aérienne

Cet article prévoit qu'est instituée, dans un délai de six mois à compter de la date de promulgation du texte, une autorité administrative indépendante, la

« Haute Autorité de la sécurité aérienne », comprenant neuf membres nommés en raison de leurs compétences économiques, juridiques ou techniques de l'aviation civile ou de leurs connaissances en matière d'environnement et de santé humaine.

Article L. 111-4 du code de l'aviation civile

Composition de la Haute Autorité

La Haute Autorité comprend :

– un Président, nommé par décret pris en Conseil des ministres, qui exerce ses fonctions à plein-temps ;

– deux parlementaires, un député et un sénateur, tous deux désignés par le président de leur assemblée respective ;

– six membres nommés par décret en Conseil des ministres, en raison de leur qualification en matière d'aviation civile, dont un médecin du travail spécialisé en matière aéronautique.

Il est précisé, que trois des membres de la Haute Autorité doivent être de nationalité étrangère et ne pas avoir exercé de fonctions dans des organismes relevant de la Haute Autorité dans les dix années précédant leur nomination.

Article L. 111-5 du code de l'aviation civile

Règles relatives au mandat des membres de la Haute Autorité

Cet article prévoit une durée de six ans pour le mandat de membre de la Haute Autorité, le caractère irrévocable de ce mandat et un renouvellement par moitié de la Haute Autorité, tous les trois ans.

Sont prévues également l'hypothèse de la démission, de l'empêchement des membres, ainsi que leur démission d'office, lorsque ceux-ci détiennent un mandat, un emploi ou des intérêts incompatibles avec leur fonction.

Article L. 111-6 du code de l'aviation civile

Durée du mandat des membres de la Haute Autorité

Cet article indique, que le mandat de membre de la Haute Autorité n'est en principe pas renouvelable (sauf si le remplaçant d'un membre qui a cessé ses fonctions a exercé un mandat d'une durée inférieure à deux ans) et fixe les règles applicables pour la constitution initiale de la Haute Autorité ou en cas de cessation par un membre de l'exercice de son mandat.

Article L. 111–7 du code de l’aviation civile

Âge maximal des membres et conditions de délibération de la Haute Autorité

Cet article concerne l’âge maximal des membres et les conditions de délibération de la Haute Autorité. Il précise que :

– les membres ne peuvent être nommés au-delà de l’âge de soixante-dix ans ;

– la Haute Autorité ne peut délibérer que si quatre au moins de ses membres sont présents ; les délibérations se font à la majorité des membres présents, la voix du Président étant prépondérante en cas de partage.

Article L. 111–8 du code de l’aviation civile

Incompatibilités et conflits d’intérêts

Cet article indique que la qualité de membre de la Haute Autorité est incompatible, non seulement avec l’exercice de toute activité professionnelle et de toute responsabilité associative donnant à son titulaire un intérêt à l’activité des aéroports ou du transport aérien, mais aussi avec la détention d’intérêts financiers dans une entreprise aéronautique ou aéroportuaire.

Article L. 111–9 du code de l’aviation civile

Rôle de la Haute Autorité

Cet article reconnaît à la Haute Autorité de la sécurité aérienne un pouvoir d’avis sur toute question relative à la sécurité aérienne, sur saisine du Gouvernement ou du Parlement. Il prévoit également, que la Haute Autorité publie chaque année un rapport dressant l’état de la sécurité aérienne.

Article L. 111–10 du code de l’aviation civile

Relations avec le bureau d’enquêtes et d’analyses

Cet article prévoit que le bureau d’enquêtes et d’analyses pour la sécurité de l’aviation civile (BEA) informe la Haute Autorité des enquêtes techniques qu’il conduit.

Article L. 111–11 du code de l’aviation civile

Information de la Haute Autorité

Cet article reconnaît à la Haute Autorité le pouvoir de demander aux entreprises, organismes et administrations de l’État, copie de tous documents ou

correspondances ayant trait à la sécurité aérienne, mais prévoit l'exception de la classification des documents.

Article L. 111–12 du code de l'aviation civile

Publication de documents

Cet article prévoit que la Haute Autorité peut décider de la publication d'un document qui lui a été transmis, dans le respect de la vie privée, de la protection de la propriété intellectuelle, comme du secret commercial.

- **alinéas 29 à 32**

CHAPITRE II

Définitions

Dans la rédaction initiale de la proposition de loi, les alinéas 29 à 32 visent à définir la notion d'aéronefs auxquels s'applique le code des transports et précisent que les aéronefs militaires aussi bien que ceux qui appartiennent à l'État et sont exclusivement affectés à un service public, ne sont soumis qu'aux règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

*

II. Propositions de votre Rapporteuse

De manière générale, votre Rapporteuse estime nécessaire une réécriture globale de l'article 1^{er} ne serait-ce que pour prendre en compte la nouvelle version du code des transports, entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2010 et ainsi éviter d'insérer de nouvelles dispositions dans le code de l'aviation civile, appelé peu à peu à « disparaître ».

Ainsi, les dispositions des alinéas 29 à 32 étant devenues obsolètes puisqu'elles figurent désormais à l'article L. 6100-1 du code des transports, votre Rapporteuse propose de les supprimer.

*

* *

*Après le retrait de l'amendement CD 1, la Commission **rejette** l'article 1^{er}.*

Article 2

(article L. 711-2 du code de l'aviation civile)

Transformation du bureau d'enquêtes et d'analyse en établissement public

Cet article prévoit que l'organisme permanent spécialisé pour les accidents ou incidents d'aviation civile, qui est mentionné au 2° de l'article L. 1621-6 du code des transports, a le caractère d'établissement public administratif de l'État et que son statut est fixé par décret en Conseil d'État.

Initialement conçu comme devant compléter l'article L. 711-2 du code de l'aviation civile, cet article 2 mérite d'être réécrit pour tenir compte de la nouvelle codification du code des transports.

*
* *

*Après le retrait de l'amendement CD 3, la Commission **rejette** l'article 2.*

Article 3

(articles L. 711-2-1 à L. 711-2-9 [nouveaux] du code de l'aviation civile)

Règles de fonctionnement de l'établissement public

Cet article, qui crée neuf nouveaux articles codifiés, vise à préciser les modalités de fonctionnement du nouvel établissement public.

I. Texte initial de la proposition de loi

Tout d'abord, votre Rapporteur souhaite indiquer, dans le tableau ci-dessous, la correspondance entre la numérotation initiale des articles du code de l'aviation civile dans le texte initial et la numérotation proposée dans le code des transports en vigueur depuis le 1^{er} décembre 2000.

Codification initiale dans le code de l'aviation civile	Codification souhaitable dans le code des transports
<i>article L. 711-2-1</i>	<i>article L. 1621-7-1</i>
<i>article L. 711-2-2</i>	<i>article L. 1621-7-2</i>
<i>article L. 711-2-3</i>	<i>article L. 1621-7-3</i>
<i>article L. 711-2-4</i>	<i>article L. 1621-7-4</i>
<i>article L. 711-2-5</i>	<i>article L. 1621-7-5</i>
<i>article L. 711-2-6</i>	devenu inutile
<i>article L. 711-2-7</i>	<i>article L. 1621-7-6</i>
<i>article L. 711-2-8</i>	<i>article L. 1621-7-7</i>
<i>article L. 711-2-9</i>	<i>article L. 1621-7-8</i>

Article L. 1621-7-1 du code des transports

Création d'une commission de surveillance

Cet article prévoit que l'indépendance de l'établissement public dans la conduite des enquêtes relatives aux accidents d'aéronefs, au cœur même de cette proposition de loi, est garantie par une commission de surveillance, laquelle exerce, en outre, les responsabilités dévolues aux conseils d'administration des établissements publics.

Article L. 1621-7-2 du code des transports

Composition de la commission de surveillance

Cet article fixe la composition de la commission de surveillance du nouvel établissement public. Le texte initial prévoyait que cette instance comprenne :

- des représentants de l'État, au nombre de quatre ;
- des personnalités qualifiées, au nombre également de quatre, nommées par arrêté du ministre chargé des transports ;
- trois représentants des salariés de l'établissement public élus dans les conditions fixées par la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Ce même article dispose, que certains responsables et personnels de l'établissement public assistent aux séances de la commission de surveillance avec voix consultative et que le mandat de membre de cette instance est en principe gratuit.

Article L. 1621-7-3 du code des transports

Durée du mandat de membre de la commission de surveillance

La durée de ce mandat est de cinq années, un membre de la commission de surveillance ne pouvant, par ailleurs, exercer plus de trois mandats consécutifs.

Cet article prévoit, par ailleurs, qu'il est pourvu au remplacement des membres de la commission de surveillance, en cas de décès ou de démission de ceux-ci ou lorsqu'ils perdent la qualité pour laquelle ils ont été nommés.

Article L. 1621-7-4 du code des transports

Désignation du directeur général

Cet article dispose que le directeur général de l'établissement public est nommé par décret du Président de la République après avis de la commission de surveillance. Le directeur général peut par ailleurs déléguer à certains agents de

l'établissement public qu'il aura lui-même désignés, une partie de ses compétences, ainsi que sa signature.

Article L. 1621-7-5 du code des transports

Attributions de la commission de surveillance

Sont précisées les missions de la commission de surveillance de l'établissement public qui sont classiquement la délibération sur la gestion des biens de celui-ci, ainsi que sur l'organisation et le fonctionnement de ses services, aux plans financier, économique et de gestion des personnels.

Votre Rapporteuse observe que les dispositions figurant à l'article suivant (*article L. 711-2-6 dans le texte initial*), lié à la durée du mandat des membres de la commission de surveillance et aux modalités de remplacement en cas de décès, de démission ou de perte de la qualité, sont déjà prévues à l'article L. 1621-7-3 précédent et deviennent inutiles.

Article L. 1621-7-6 du code des transports

Intérêt personnel des membres de la commission de surveillance

Cet article précise que les membres de la commission de surveillance ne peuvent en principe prendre ou conserver un intérêt personnel direct ou indirect dans une entreprise soumise au code des transports.

Il précise également que, lorsque la commission de surveillance examine un marché pouvant être passé avec une entreprise dans laquelle un membre de la commission de surveillance détient un intérêt personnel direct ou indirect, ce membre ne prend pas part à la délibération.

Article L. 1621-7-7 du code des transports

Règles relatives aux réunions de la commission de surveillance

Il est précisé que cette commission se réunit au moins trois fois par an. Elle est convoquée par son Président ou par un tiers des membres, indiquant l'ordre du jour de la séance. Cette convocation est, par ailleurs, de droit, si elle est demandée par le commissaire du Gouvernement.

La commission ne peut délibérer, qu'en présence de la moitié de ses membres, les délibérations étant prises à la majorité des voix, sauf cas de partage, où la voix du président est prépondérante.

Article L. 1621-7-8

Rôles du directeur général de l'établissement public

Cet article fixe les missions du directeur général qui a la responsabilité de mettre en œuvre la politique définie par la commission de surveillance de l'établissement public. Le directeur général est ainsi chargé :

– d'assumer la responsabilité de la bonne marche de l'établissement public ;

– d'autoriser tout marché dont le montant est inférieur à un seuil défini par la commission de surveillance ;

– de signer tous actes et contrats, ainsi que les conventions collectives et les accords d'établissement ;

– de représenter l'établissement public en justice ;

– de recruter, de nommer et de licencier le personnel propre à l'établissement.

Sur le plan de la gestion économique et financière de l'établissement public, le directeur général :

– est ordonnateur des dépenses et des recettes ;

– arrête les comptes de l'établissement public ;

– présente chaque année le rapport d'activité de l'établissement public.

II. Propositions de votre Rapporteur

Votre Rapporteur suggère de nombreuses améliorations rédactionnelles ainsi que deux modifications de la proposition de loi initiale relatives à la commission de surveillance, afin d'unifier les fonctions de président et de celle de directeur général de l'établissement public, et de resserrer la composition de la commission de surveillance elle-même, qui ne comprendrait plus onze, mais six membres.

*

* *

*Après le retrait des amendements CD 4 à CD 27, CD 29 à CD 32 et CD 34, la Commission **rejette** l'article 3.*

Article 4

(article L. 721-2 du code de l'aviation civile)

Rôle de l'établissement public en cas d'ouverture d'une enquête judiciaire

L'article 4 vise à ce que, dans le cas d'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs puissent être confiés à la garde de l'établissement public chargé de l'enquête technique. Cette même possibilité concerne l'ensemble des pièces placées sous scellés par l'autorité judiciaire. Enfin, l'établissement public chargé de l'enquête peut délivrer copie de ces différents éléments aux enquêteurs techniques ou disposer de scellés à des fins d'analyse.

Initialement conçu comme devant modifier l'article L. 721-2 du code de l'aviation civile, le premier alinéa de cet article 4 mérite d'être réécrit pour tenir compte de la nouvelle codification du code des transports.

*

* *

*Après le retrait de l'amendement CD 2, la Commission **rejette** l'article 4.*

Article 5

(article L. 722-4 du code de l'aviation civile)

Coordination législative

Cet article prévoit que c'est la Haute Autorité de la sécurité aérienne qui aura la responsabilité de publier le rapport annuel sur la sécurité du transport civil aérien.

*

* *

*La Commission **rejette** l'article 5.*

Article 6

Modalités d'application de la loi

Cet article prévoit que les modalités d'application de la loi seront fixées par décret en Conseil d'État.

*

* *

*Après le retrait de l'amendement CD 33, la Commission **rejette** l'article 6.*

Article 7

Gage

L'article 7 contient le gage financier nécessaire à la mise en œuvre des dispositions retenues par la proposition de loi.

*

* *

*La Commission **rejette** l'article 7.*

*Puis elle **rejette** l'ensemble de la proposition de loi.*

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi

Propositions de la Commission

Article 1^{er}

Le titre I^{er} du livre I^{er} du code de l'aviation civile est ainsi rétabli :

« TITRE I^{ER}

« DISPOSITIONS GÉNÉRALES

« Chapitre I^{er}

« Haute Autorité de la sécurité aérienne

« Art. L. 111-1. – La sécurité aérienne comprend l'ensemble des dispositions techniques et des mesures d'organisation relatives à la conception, à la construction, au fonctionnement des aéronefs civils, des installations aéroportuaires civiles ainsi que la qualification et les conditions de travail des personnels.

« La transparence en matière aérienne est l'ensemble des dispositions prises pour garantir le droit du public à une information fiable et accessible en matière de sécurité aérienne.

« Art. L. 111-2. – Les activités et installations aériennes intéressant la défense ne sont pas soumises à la loi n^o du relative au renforcement de l'information en matière de sécurité du transfert aérien civil et à la mise en œuvre de la réglementation européenne relative aux enquêtes accidents.

« Art. L. 111-3. – Il est institué, dans les six mois à compter de la promulgation de la loi n^o du précitée, une autorité administrative indépendante dénommée "Haute Autorité de la sécurité aérienne", composée de neuf membres nommés en raison de leur compétence dans les domaines économique, juridique ou technique de l'aviation civile ou de leur connaissance en matière

Article 1^{er}

(Rejeté)

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi

Propositions de la Commission

d'environnement, de santé humaine.

« *Art. L. 111-4.* – La Haute Autorité de la sécurité aérienne comprend :

« 1° Un président nommé par décret pris en conseil des ministres ; celui-ci exerce ses fonctions à plein temps ;

« 2° Deux membres, un député et un sénateur, respectivement désignés par le président de l'Assemblée nationale et par le président du Sénat ;

« 3° Six membres, nommés par décret en conseil des ministres, en fonction de leur qualification en matière d'aviation civile, dont un médecin du travail spécialisé en aéronautique.

« Trois des membres composant la Haute Autorité de la sécurité aérienne doivent être de nationalité étrangère et ne pas avoir exercé de fonctions dans les organismes ou sociétés relevant de la Haute autorité durant les dix années précédant leur nomination.

« *Art. L. 111-5.* – Le mandat des membres de la Haute Autorité est de six ans. Il n'est pas révocable. Pour assurer un renouvellement par moitié de l'autorité, trois membres sont nommés tous les trois ans.

« Sauf démission, il ne peut être mis fin aux fonctions de membre qu'en cas d'empêchement constaté par la haute autorité dans des conditions qu'elle définit.

« Tout membre exerçant une activité ou détenant un mandat, un emploi ou des intérêts incompatibles avec sa fonction est déclaré démissionnaire d'office, après consultation de l'autorité, selon les formes requises pour sa nomination.

« *Art. L. 111-6.* – Si, en cours de mandat, le président ou un membre de l'autorité cesse d'exercer ses fonctions, le mandat de son successeur est limité à la période restant à courir. Ce successeur est nommé dans un délai de

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi

Propositions de la Commission

deux mois.

« Le mandat des membres de la Haute autorité n'est pas renouvelable. Toutefois, cette règle n'est pas applicable aux membres dont le mandat, en application de l'alinéa ci-dessus, n'a pas excédé deux ans.

« Pour la constitution initiale de l'autorité, le président est nommé pour six ans. Les mandats de l'un des deux membres mentionnés au 2° de l'article L. 111-4 et de trois des cinq membres mentionnés au 3° du même article sont fixés à trois ans. La détermination des sièges correspondants se fait par tirage au sort postérieurement à la désignation de leurs titulaires.

« *Art. L. 111-7.* – Les membres de l'autorité ne peuvent être nommés au-delà de l'âge de soixante-dix ans.

« L'autorité ne peut délibérer que si quatre au moins de ses membres sont présents. Si elle n'a pu délibérer, une réunion doit se tenir dans un délai maximum d'un mois. Elle délibère à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante. Les fonctions de président sont rémunérées et les fonctions de membre de l'autorité sont indemnisées dans des conditions fixées par arrêté interministériel.

« *Art. L. 111-8.* – La qualité de membre de l'autorité est incompatible avec l'exercice de toute activité professionnelle publique ou privée et de toute responsabilité associative donnant à son titulaire un intérêt, direct ou indirect, à l'activité des aéroports ou au transport aérien.

« Elle est également incompatible avec la détention, directe ou indirecte, d'intérêts financiers dans une entreprise des secteurs aéronautique ou aéroportuaire.

« *Art. L. 111-9.* – La Haute Autorité de la sécurité aérienne émet un avis sur toute question relative à la

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi

Propositions de la Commission

sécurité aérienne, sur saisine du Gouvernement ou du Parlement, et publie un rapport annuel dressant l'état de la sécurité aérienne.

« Art. L. 111-10. – Le bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile informe la Haute Autorité de la sécurité aérienne du déroulement des enquêtes qu'il conduit.

« Art. L. 111-11. – La Haute Autorité de la sécurité aérienne peut demander aux entreprises, administrations et organismes de l'État copie de tous documents ou correspondances ayant trait à la sécurité aérienne, à la seule exception de ceux classés confidentiels ou secret défense.

« Art. L. 111-12. – La Haute Autorité de la sécurité aérienne peut décider de la publication de tout document qui lui a été transmis, dans le respect de la vie privée, de la protection de la propriété intellectuelle ou du secret commercial.

« Chapitre II

« Définitions

« Art. L. 112-1. Sont qualifiés aéronefs pour l'application du présent code, tous les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs.

« Art. L. 112-2. Les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'État et exclusivement affectés à un service public ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

Texte en vigueur	Texte de la proposition de loi	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Code des transports</p> <p>Première partie : Dispositions communes</p> <p>Livre VI : Sûreté et sécurité des transports</p> <p>Titre II : Dispositions communes relatives à l'enquête technique après un accident ou un incident</p> <p>Chapitre 1^{er} : Les conditions de l'enquête technique</p> <p><i>Art. L. 1621-6</i> – L'enquête technique mentionnée à l'article L. 1621-2 est effectuée par un organisme permanent spécialisé ou sous son contrôle dans les conditions suivantes :</p> <p>1° Pour les événements de mer et les accidents ou incidents de transport terrestre, ont la qualité d'enquêteurs techniques les membres de l'organisme permanent, les membres des corps d'inspection et de contrôle auxquels l'organisme peut faire appel et, le cas échéant, les membres d'une commission d'enquête constituée à la demande de l'organisme auprès du ministre chargé des transports ;</p> <p>2° Pour les accidents ou incidents d'aviation civile, ont seuls la qualité d'enquêteurs techniques les membres de l'organisme permanent. Toutefois des enquêteurs de première information appartenant aux corps techniques de l'aviation civile peuvent être agréés pour effectuer, sous le contrôle et l'autorité de l'organisme permanent, les opérations d'enquête prévues au présent titre. La commission d'enquête instituée, le cas échéant, par le ministre chargé des transports pour un accident d'aviation civile déterminé, assiste l'organisme permanent.</p> <p><i>Art. L. 1621-7</i> – Dans le cadre de l'enquête technique, l'organisme et les personnes chargées de l'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p style="text-align: center;"><i>(Rejeté)</i></p>

Texte en vigueur	Texte de la proposition de loi	Propositions de la Commission
Cf Article 2	<p>L'article L. 711 2 du code de l'aviation civile est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« L'organisme permanent a le statut d'établissement public à caractère administratif dont le statut est fixé par décret en Conseil d'État. »</p> <p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>Après l'article L. 711-2 du code de l'aviation civile, sont insérés des articles L. 711-2-1 à L. 711-2-9 ainsi rédigés :</p> <p>« <i>Art. L. 711-2-1.</i> L'indépendance de l'établissement public dans la conduite des enquêtes relatives aux accidents d'aéronefs est garantie par une commission de surveillance présidée par le président de la Haute Autorité de la sécurité aérienne.</p> <p>« La commission de surveillance exerce en outre les fonctions dévolues aux conseils d'administration des établissements publics.</p> <p>« <i>Art. L. 711-2-2.</i> La commission de surveillance comprend onze membres :</p> <p>« 1° Quatre représentants de l'État ;</p> <p>« 2° Quatre personnalités nommées par arrêté du ministre chargé des transports sur proposition de la Haute Autorité de la sécurité aérienne ;</p> <p>« 3° Trois représentants des salariés de l'établissement élus dans les conditions fixées au chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.</p> <p>« Le directeur général, le commissaire du Gouvernement, le membre du corps du contrôle général économique et financier, l'agent comptable et le secrétaire du comité d'entreprise assistent aux séances du conseil d'administration avec voix</p>	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p style="text-align: center;"><i>(Rejeté)</i></p>

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi

Propositions de la Commission

consultative.

« Le mandat d'administrateur est gratuit, sans préjudice du remboursement par l'établissement public des frais exposés pour l'exercice dudit mandat

« *Art. L. 711-2-3.* La durée du mandat des membres de la commission de surveillance est de cinq ans. Ils ne peuvent exercer plus de trois mandats consécutifs.

« En cas de vacance par décès, démission ou pour toute autre cause, notamment en cas de perte de la qualité pour laquelle les membres du conseil d'administration ont été nommés ou désignés, il est pourvu à leur remplacement.

« *Art. L. 711-2-4.* Le directeur général est nommé par décret du Président de la République après avis de la commission de surveillance.

« Il peut déléguer aux agents de l'établissement qu'il aura désignés, une partie des attributions qui lui ont été confiées. Il peut également leur déléguer sa signature.

« *Art. L. 711-2-5.* La commission de surveillance délibère sur la gestion des biens de l'établissement public ainsi que sur l'organisation, la structure et le fonctionnement de ses services, et notamment sur les matières suivantes :

1° Les prévisions de recettes et de dépenses et les modifications à y apporter ;

2° Le compte financier ;

3° Les comptes consolidés ;

4° Le rapport annuel d'activité ;

5° L'octroi d'hypothèques, de cautions ou garanties ;

6° L'affectation des résultats ;

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi

Propositions de la Commission

7° Les règles générales d'emploi des disponibilités et des réserves ;

8° Les programmes d'investissements ;

9° Les emprunts ;

10° Les actions judiciaires, transactions et désistements ;

11° Les dons et legs ;

12° Les effectifs, les conditions d'emploi et de rémunérations, le régime de retraite du personnel ;

13° Les conditions dans lesquelles l'établissement public accorde son concours ou accepte les concours extérieurs ;

« Il établit son règlement intérieur et peut créer des comités en son sein.

« *Art. L. 711-2-6.* La durée du mandat des membres de la commission de surveillance est de cinq ans. Ils ne peuvent exercer plus de trois mandats consécutifs.

« En cas de vacance par décès, démission ou pour toute autre cause, notamment en cas de perte de la qualité pour laquelle les membres du conseil d'administration ont été nommés ou désignés, il est pourvu à leur remplacement.

« *Art. L. 711-2-7.* Il est interdit aux administrateurs de prendre ou de conserver un intérêt personnel, direct ou indirect, dans une entreprise soumise au présent code, sauf accord du commissaire du Gouvernement, après avis du président de la commission de surveillance.

« Lorsque la commission de surveillance examine un marché ou une convention susceptible d'être passé avec une entreprise dans laquelle un administrateur détient un intérêt personnel, direct ou indirect,

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi

Propositions de la Commission

l'administrateur intéressé ne prend pas part à la délibération.

« *Art. L. 711-2-8.* La commission de surveillance se réunit, sur la convocation de son président, aussi souvent qu'il est nécessaire et au moins trois fois par an.

« La convocation est de droit si elle est demandée par le commissaire du Gouvernement.

« Le tiers au moins des membres de la commission peut, en indiquant l'ordre du jour de la séance, convoquer celui-ci s'il ne s'est pas réuni depuis plus de deux mois.

« La commission ne peut valablement délibérer que si la moitié au moins de ses membres assiste à la séance ou s'y fait représenter.

« Les délibérations sont prises à la majorité des voix ; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

« Il est établi un procès-verbal de chaque séance signé par le président et par le secrétaire désigné par le président. Le procès-verbal est adressé sans délai au ministre des transports.

« *Art. L. 711-2-9.* Le directeur général met en œuvre la politique arrêtée par la commission de surveillance et assure l'exécution de ses délibérations.

« Il est responsable de la bonne marche de l'établissement, de sa bonne gestion économique et financière.

« Il autorise tout marché dont le montant est inférieur à un seuil fixé par la commission de surveillance.

« Il signe tous actes et contrats.

« Il représente l'établissement en justice.

« Il signe les conventions collectives et accords d'établissement.

Texte en vigueur	Texte de la proposition de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. L. 1621-11 –</p>	<p>« Il recrute, nomme et licencie le personnel propre à l'établissement.</p> <p>« Il est ordonnateur des dépenses et des recettes. Il peut désigner des ordonnateurs secondaires.</p> <p>« Il arrête les comptes de l'établissement.</p> <p>« Il présente chaque année le rapport annuel d'activité de l'établissement et l'état prévisionnel de recettes et de dépenses.</p> <p style="text-align: center;">Article 4</p> <p>Le I de l'article L. 721-2 du code de l'aviation civile est ainsi rédigé :</p>	<p style="text-align: center;">Article 4</p> <p><i>(Rejeté)</i></p>
<p>1° Lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement, préalablement saisis par l'autorité judiciaire selon les modalités prévues par les articles 97 et 163 du code de procédure pénale, sont mis, à leur demande, à la disposition des enquêteurs techniques qui prennent copie, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, des éléments qu'ils renferment ;</p> <p>.....</p>	<p>« I. Lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement peuvent, selon les modalités prévues aux articles 97 et 163 du code de procédure pénale, être confiés à la garde de l'établissement public spécialisé chargé de l'enquête technique.</p> <p>« Il en est de même pour toutes les pièces placées sous scellés par l'autorité judiciaire.</p> <p>« L'établissement public peut en délivrer une copie aux enquêteurs techniques ou disposer d'un scellé à des fins d'analyse, dans les conditions définies par le code de procédure pénale.</p>	

Texte en vigueur	Texte de la proposition de loi	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Code de l'aviation civile Livre VII : Enquête technique relative aux accidents et incidents – Protection de l'information Titre II : L'enquête publique Chapitre II : Préservation des éléments de l'enquête</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 5</p> <p>Au début de l'article L. 722-4 du code de l'aviation civile, les mots : « le ministre chargé de l'aviation civile » sont remplacés par les mots : « la Haute Autorité de la sécurité aérienne ».</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 5</p> <p style="text-align: center;"><i>(Rejeté)</i></p>
<p><i>Art. L. 722-4</i> – Le ministre chargé de l'aviation civile publie au moins une fois par an un rapport en matière de sécurité, contenant des informations sur les types d'accidents, d'incidents et d'événements recensés.</p>	<p style="text-align: center;">Article 6</p> <p>Un décret en Conseil d'État précise en tant que de besoin les modalités d'application de la présente loi.</p>	<p style="text-align: center;">Article 6</p> <p style="text-align: center;"><i>(Rejeté)</i></p>
	<p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>Les charges qui pourraient résulter pour l'État de l'application de la présente loi sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.</p>	<p style="text-align: center;">Article 7</p> <p style="text-align: center;"><i>(Rejeté)</i></p>

AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

Amendement CD 1 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 1^{er}

Supprimer les alinéas 29 à 32.

Amendement CD 2 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 4

Rédiger ainsi l'alinéa 1 :

« Le deuxième alinéa (1^o) de l'article L. 1621-11 du code des transports est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés : »

Amendement CD 3 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 2

Rédiger ainsi cet article :

« Il est créé un article L. 1621-6-1 du code des transports ainsi rédigé :

« *Art. L. 1621-6-1.* – L'organisme permanent mentionné au 2^o de l'article L. 1621-6 est un établissement public de l'État à caractère administratif dont le statut est fixé par décret en Conseil d'État. »

Amendement CD 4 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

Rédiger ainsi l'alinéa 1 :

« Après l'article L. 1621-7 du code des transports, sont insérés les articles L. 1621-7-1 à L. 1621-7-8 ainsi rédigés : »

Amendement CD 5 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

Rédiger ainsi l'alinéa 2 :

« *Art. L. 1621-7-1.* – L'indépendance de l'établissement public dans la conduite des enquêtes relatives aux accidents d'aéronefs est garantie par une Commission de surveillance. »

Amendement CD 6 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

Rédiger ainsi l'alinéa 4 :

« Art. L. 1621-7-2. – La Commission de surveillance comprend six membres : »

Amendement CD 7 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

À l'alinéa 5, substituer au chiffre : « quatre », le chiffre : « deux ».

Amendement CD 8 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

À l'alinéa 6, substituer au chiffre : « quatre », le chiffre : « deux ».

Amendement CD 9 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

À l'alinéa 7, substituer au chiffre : « trois », le chiffre : « deux ».

Amendement CD 10 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

Au début de l'alinéa 8, supprimer les mots et le signe : « Le directeur général, ».

Amendement CD 11 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

À l'alinéa 9, substituer aux mots : « d'administrateur », les mots : « de membre de la Commission de surveillance ».

Amendement CD 12 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

Au début de l'alinéa 10, substituer à la référence : « Art. L. 711-2-3. », la référence : « Art. L. 1621-7-3. ».

Amendement CD 13 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

Rédiger ainsi l'alinéa 12 :

« *Art. L. 1621-7-4.* – La direction générale de l'établissement est assurée par le président de la Commission de surveillance qui porte le titre de président-directeur général. Celui-ci est nommé par décret du Président de la République après avis de la Commission de surveillance. »

Amendement CD 14 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

Au début de l'alinéa 14, substituer à la référence : « Art. L. 711-2-5 », la référence : « Art. L. 1621-7-5. ».

Amendement CD 15 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

Au début de l'alinéa 28, substituer au mot : « Il », le mot : « La Commission de surveillance ».

Amendement CD 16 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

Supprimer les alinéas 29 et 30.

Amendement CD 17 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

Au début de l'alinéa 31, substituer à la référence : « Art. L. 711-2-7 », la référence : « Art. L. 1621-7-6. ».

Amendement CD 18 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

À l'alinéa 31, substituer au mot : « administrateurs », les mots : « membres de la Commission de surveillance ».

Amendement CD 19 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

À l'alinéa 32, substituer aux mots : « l'administrateur intéressé », les mots : « le membre du Conseil de surveillance intéressé ».

Amendement CD 20 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

À l'alinéa 32, substituer au mot : « administrateur », les mots : « un de ses membres ».

Amendement CD 21 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

Au début de l'alinéa 33, substituer à la référence : « Art. L. 711-2-8 », la référence : « Art. L. 1621-7-7. ».

Amendement CD 22 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

À l'alinéa 35, substituer aux mots : « celui-ci s'il ne s'est pas réuni », les mots : « celle-ci, si elle ne s'est pas réunie ».

Amendement CD 23 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

Au début de l'alinéa 39, substituer aux mots : « le directeur général », les mots : « le Président directeur général ».

Amendement CD 24 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

Au début de l'alinéa 39, substituer à la référence : « Art. L. 711-2-9 », la référence : « Art. L. 1621-7-8. ».

Amendement Amendement CD 25 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

Après le mot : « transports », supprimer la fin de l'alinéa 6.

Amendement CD 26 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

À la fin de l'alinéa 8, substituer aux mots : « du Conseil d'administration », les mots : « de la Commission de surveillance »

Amendement CD 27 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

Dans la dernière phrase de l'alinéa 10, substituer au mot : « trois », le mot : « deux ».

Amendement CD 29 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

À l'alinéa 11, substituer aux mots : « du conseil d'administration », les mots : « de la Commission de surveillance ».

Amendement CD 30 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

À l'alinéa 14, supprimer les mots : « , la structure ».

Amendement CD 31 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

À l'alinéa 33, supprimer les mots : « aussi souvent qu'il est nécessaire et ».

Amendement CD 32 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

À l'alinéa 38, après le mot : « ministre », insérer le mot : « chargé ».

Amendement CD 33 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 6

Rédiger ainsi cet article : « Les conditions d'application de la présente loi sont fixées par décret en Conseil d'État. »

Amendement CD 34 présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure :

Article 3

À l'alinéa 40, substituer aux mots : « de l'établissement, », les mots : « de l'établissement et ».