

SÉNAT

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

Annexe au procès-verbal de la séance du 17 juin 1964.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)
sur la proposition de loi ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,
tendant à modifier les dispositions du chapitre premier du titre
premier du Livre I^{er} du Code de l'aviation civile relatives à
l'immatriculation et à la nationalité des aéronefs,

Par M. Gaston PAMS,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajoux, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champeboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean Filippi, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, Roger Houdet, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Abel Sempé, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Henri Tournan, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 892, 900 (rectifié) et in-8° 217.

Sénat : 258 (session 1963-1964).

Mesdames, Messieurs,

Les modifications apportées au Code de l'Aviation civile par le texte soumis à votre examen apparaissent dans le tableau comparatif suivant :

**Dispositions du Code
actuellement en vigueur.**

Art. 3. — Tout aéronef doit être immatriculé sur un registre tenu par les soins du Ministre chargé de l'Aviation civile et commerciale. Il est individualisé par l'indication d'un nom et d'un numéro d'ordre et par la désignation de la catégorie à laquelle il appartient.

Toutefois, un arrêté détermine les catégories d'appareils qui sont dispensés de l'immatriculation.

Art. 4. — L'aéronef immatriculé au registre français a la nationalité française et doit porter le signe apparent de cette nationalité fixé par les règlements.

Art. 5. — Un aéronef ne peut être immatriculé en France que s'il appartient à des Français.

Une société ne peut être enregistrée comme propriétaire d'un aéronef que si elle possède la nationalité française. En outre, dans les sociétés de personnes, tous les associés en nom ou tous les commandités et, dans les sociétés par actions, le président du conseil d'administration, l'administrateur délégué et les deux tiers au moins des administrateurs doivent être français.

Art. 9. — Le registre d'immatriculation indique le nom et le domicile du propriétaire de l'aéronef, la catégorie de l'appareil, son nom ou son numéro d'ordre. L'inscription au registre vaut titre.

Art. 11. — Les registres d'immatriculation sont publics et toute personne peut en obtenir copie certifiée conforme.

**Modifications résultant du texte voté
par l'Assemblée Nationale
en première lecture.**

Art. 3. — Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.

Art. 4. — Il est institué un registre d'immatriculation tenu par les soins du Ministre chargé de l'Aviation civile.

Tout aéronef immatriculé au registre français, dans les conditions fixées par décret, a la nationalité française.

Art. 5. — 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 :

— dans les sociétés de personnes, les associés en nom ou les commandités ;

— dans les sociétés à responsabilité limitée, les propriétaires de la majorité des parts et les gérants ;

— dans les sociétés anonymes, le président-directeur général et la majorité des membres du conseil d'administration ;

— dans les associations, les dirigeants ou administrateurs et les trois quarts des membres.

Des dérogations peuvent être accordées par le Ministre chargé de l'Aviation civile.

Art. 9. — L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir copie conforme.

Art. 11. — Supprimé.

Ainsi qu'il est possible de le voir, ces modifications répondent à plusieurs préoccupations d'ordre différent.

Tout d'abord, l'article 3 a été amputé de son contenu réglementaire en application de l'article 34 de la Constitution, tandis que les dispositions visant l'institution du registre d'immatriculation étaient reportées à l'article 4 pour des raisons de présentation. Enfin, le dernier alinéa du même article a été supprimé comme étant sans objet : tous les avions, sans exception, se trouvant en fait soumis à l'obligation de l'immatriculation.

L'article 4 est, d'une part, complété, comme nous l'avons indiqué précédemment, par l'alinéa détaché de l'article 3 et, d'autre part, amputé, toujours en application de la Constitution, des dispositions considérées comme ayant un caractère réglementaire. A ce sujet, nous ne sommes pas d'accord avec l'auteur de la proposition et nous estimons que l'obligation pour un aéronef de porter un signe apparent de sa nationalité doit logiquement figurer dans la loi, au même titre que l'obligation d'immatriculation (maintenue à l'article 3) et liée directement à celle-ci. Nous vous proposons donc de compléter le deuxième alinéa de l'article 4 par la phrase suivante : « Il doit porter le signe apparent de cette nationalité fixé par les règlements ».

Mais l'essentiel des modifications apportées par la proposition de loi concerne l'article 5.

En premier lieu, il est apparu nécessaire de mettre cet article, qui remonte au 31 mai 1924, en harmonie avec la législation actuelle concernant les sociétés. Il a notamment fallu prévoir des dispositions pour les sociétés à responsabilité limitée qui n'existaient pas à cette époque. Mais surtout, et c'est là que nous abordons l'objet le plus important du texte, les restrictions visant les sociétés à participation étrangère et les étrangers ont été libéralisées, d'une part, en limitant le nombre minimum des administrateurs français à la moitié seulement au lieu des deux tiers et, d'autre part, en prévoyant que des dérogations pourront être accordées pour les sociétés ou les individus ne remplissant pas les conditions générales édictées par le Code.

Il est apparu, en effet, que la réglementation actuelle présentait le triple inconvénient :

— d'entraver la création de sociétés aériennes franco-étrangères au moment où le développement du Marché commun pousse au développement de telles entreprises ;

— d'empêcher les étrangers acheteurs de certains appareils français de les utiliser provisoirement sur notre territoire et, par là, de faire obstacle à la vente éventuelle de tels aéronefs ;

— enfin, *a contrario*, de gêner l'activité des sociétés aéronautiques françaises se trouvant momentanément dans l'obligation d'affréter du matériel étranger.

Les modifications apportées à l'article 9 et la suppression de l'article 11, résultant de l'application de la Constitution, n'appellent aucune observation particulière.

Sous réserve de ces observations, votre Commission vous propose d'adopter, sous réserve de l'amendement ci-dessous, le texte de la proposition de loi votée par l'Assemblée Nationale.

AMENDEMENT PRESENTE PAR LA COMMISSION

Article unique.

Amendement : Compléter comme suit le second alinéa de l'article 4 du Code de l'Aviation civile :

Il doit porter le signe apparent de cette nationalité tel qu'il est fixé par les règlements.

PROPOSITION DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article unique.

Le chapitre premier du titre premier du Livre I^{er} du Code de l'aviation civile est modifié comme suit :

« TITRE PREMIER

« De l'immatriculation, de la nationalité et de la propriété des aéronefs.

« Chapitre premier.

« *De l'immatriculation et de la nationalité des aéronefs.*

« *Art. 3.* — Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.

« *Art. 4.* — Il est institué un registre d'immatriculation tenu par les soins du Ministre chargé de l'Aviation civile.

« Tout aéronef immatriculé au registre français, dans les conditions fixées par décret, a la nationalité française.

« *Art. 5.* — 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 :

« — dans les sociétés de personnes, les associés en nom ou les commandités,

« — dans les sociétés à responsabilité limitée, les propriétaires de la majorité des parts et les gérants,

« — dans les sociétés anonymes, le président-directeur général et la majorité des membres du conseil d'administration,

« — dans les associations, les dirigeants ou administrateurs et les trois quarts des membres.

« Des dérogations peuvent être accordées par le Ministre chargé de l'Aviation civile.

« *Art. 6 à 8.* — Sans changement.

« *Art. 9.* — L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir copie conforme.

« *Art. 10.* — Sans changement.

« *Art. 11.* — Supprimé. »