

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 novembre 2012

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2013 - (N° 235)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N ° II-652

présenté par

M. Blazy, M. Launay, M. Lefebvre et M. Terrier

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 59, insérer l'article suivant:**

I. – L'article L. 6361-12 du code des transports est complété par un II ainsi rédigé :

« II. – L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires peut décider que l'amende est à la charge conjointe et solidaire de plusieurs des personnes mentionnées au I. du présent article. »

II. – Les dispositions du I s'appliquent à compter du 1^{er} janvier 2014.**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Dans l'état actuel du droit, le système présente la faiblesse suivante : si en vertu des dispositions de l'article L.6361-12 du code des transports, l'amende peut être mise à la charge du transporteur ou de la personne au profit de laquelle est exercée l'activité de transport, dans les faits elle n'est jamais mise à la charge du second. Or, d'une part, lorsqu'ils ont leur siège hors de France, les transporteurs peuvent échapper à l'amende, le taux de recouvrement n'étant d'ailleurs que de 60 %, soit une perte de 40 % (en valeur et en montant). D'autre part, il est juridiquement très contestable de mettre l'amende à la charge de l'avionneur lorsqu'un contrat a transféré la responsabilité des décisions à un affrèteur.

Selon l'article L.6361-14 du code des transports, « *les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article L. 6142-1 constatent les manquements aux mesures définies par l'article L. 6361-12* ». L'article L.6142-1 du même code dispose ainsi qu' « *outré les officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions prévues par les dispositions du présent livre et des textes pris pour son application, les fonctionnaires et agents de l'Etat, les personnels navigants effectuant des contrôles en vol pour le compte de l'administration et les militaires, marins et agents de l'autorité militaire ou maritime, commissionnés à cet effet et assermentés dans des conditions fixées*

par décret en Conseil d'Etat. ». Ce ne sont donc pas les agents de l'ACNUSA qui constatent les manquements aux arrêtés environnementaux mais ceux de la DGAC. L'Autorité n'intervient que dans un second temps, après relèvement et notification du manquement par les agents commissionnés et habilités, pour instruire le dossier.

Les agents visés à l'article L. 6361-14 du code des transports se basent sur l'immatriculation de l'aéronef afin d'en connaître le propriétaire. Il s'agit par défaut de la compagnie aérienne, à laquelle le procès-verbal est donc notifié rapidement pour ne pas perdre de temps compte tenu de la brièveté des délais impartis pour prononcer une sanction.

La liste de l'article L. 6361-12 du code des transports ne permet de poursuivre qu'une seule personne morale à la fois : le transporteur, l'affrèteur, le fréteur ou la personne exerçant une activité aérienne. Il n'y a pas de poursuite conjointe possible. En pratique c'est au cours de la procédure, voire même pendant la séance plénière d'examen du dossier, qu'est porté à la connaissance du collège de l'Autorité le fait que le vol est dit « ACMI » (*aircraft, crew, maintenance, insurance*), c'est-à-dire que l'aéronef est loué avec équipage, maintenance et assurance.

Si la procédure pouvait être lancée dès l'origine conjointement à l'encontre de toutes les personnes ayant eu un intérêt à la réalisation du vol, cela ouvrirait de nouvelles possibilités d'action ayant un impact sur l'augmentation du taux de recouvrement des amendes prononcées par l'ACNUSA. En effet, le statut de l'amende est celui de « produits divers de l'État ». La conséquence en est que le recouvrement ne peut être effectué qu'à l'amiable concernant les personnes basées à l'étranger et sans représentation en France (pour mémoire, concernant les personnes situées sur le territoire national, les trésoreries de l'État ont la possibilité d'effectuer des saisies sur les comptes bancaires). La solidarité sur l'infliction de l'amende d'une part informerait simultanément les protagonistes, et d'autre part permettrait de respecter le contradictoire, limitant par là-même le risque de contentieux. En effet, l'exploitant commercial de l'aéronef responsable de l'obtention notamment des créneaux horaires et l'exploitant technique décident de réaliser le vol. Lors des réunions plénières relatives au pouvoir de sanction, les exploitants commerciaux ont maintes fois expliqué qu'ils n'auraient pas autorisé la réalisation du vol ; les exploitants techniques quant à eux disent ne pas avoir connaissance des autorisations obtenues (ou non) pour la réalisation du vol. Le fait est que le vol est réalisé à leur bénéfice conjoint. Il est donc logique qu'ils puissent être poursuivis conjointement.

D'autre part la solidarité augmenterait significativement le taux de recouvrement. C'est précisément pour cette raison que le ministère de l'économie et des finances s'est montré favorable à la proposition de l'ACNUSA. En effet, les « mauvais payeurs » sont quasi systématiquement des compagnies ayant leur siège social à l'étranger (ce qui limite les poursuites) alors que les exploitants commerciaux ont souvent une représentation en France.

La proposition d'amendement de l'article L.6361-12 du code des transports permet ainsi, dans cette même situation, que l'amende soit de plein droit mise à la charge conjointe et solidaire du fréteur (propriétaire et exploitant technique) et de l'affrèteur (exploitant commercial).