

*Direction générale
de l'aviation civile*

Circulaire 001702DG n° 2000-97 du 22 décembre 2000 relative à l'application des nouvelles dispositions des articles R. 132-4, R. 160-1 à R. 160-14, R. 221-12 et R. 330-20 à R. 330-22 du décret n° 99-475 du 4 juin 1999 instituant des sanctions administratives pour des manquements à certaines dispositions des livres I^{er} et III du code de l'aviation civile et modifiant ledit code

NOR : EQUA0010242C

Pièces jointes : annexes (voir le « mémento des textes de référence »).

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement à Mesdames et Messieurs les préfets (directions de l'aviation civile) ; Monsieur le directeur général d'Aéroports de Paris ; Monsieur le commandant de la gendarmerie des transports aériens ; Monsieur le président de l'association COHOR.

La présente circulaire a pour objet de préciser la procédure applicable pour la mise en œuvre des sanctions prévues par le décret n° 99-475 du 4 juin 1999, à l'encontre des transporteurs aériens ayant commis des manquements à certaines dispositions des livres I^{er} et III du code de l'aviation civile.

1. Les manquements concernés

Les manquements énoncés à l'article R. 160-1-1^o visent des vols qui sont réalisés en dehors des créneaux horaires attribués au transporteur aérien concerné, non pas en raison de délais d'exploitation, mais parce que ce dernier ne se satisfait pas des créneaux horaires obtenus et qu'il décide d'effectuer des vols à des horaires différents.

Les manquements visés à l'article R. 160-1-2^o concernent exclusivement le non-respect des dispositions prévues dans l'arrêté modifié du 14 décembre 1993 (*cf.* annexe IV) relatif au retrait progressif des aéronefs dits du chapitre 2 annexe XVI de l'OACI transposant la directive modifiée (CEE) 92/14 du Conseil du 2 mars 1992 (annexe IV). Le manquement est constitué, jusqu'au 1^{er} avril 2002, dès lors qu'un appareil « chapitre 2 » dont le taux de dilution est inférieur à 2 et dont le certificat de navigabilité a été émis depuis plus de 25 ans, est exploité alors qu'il ne bénéficie pas d'une dérogation (autorisation délivrée par les services de la direction des transports aériens pour les avions immatriculés en France ou dans les pays extérieurs à l'Union européenne et par les services compétents des Etats membres de l'Union européenne pour les avions inscrits sur leur registre, ou inscription sur la liste annexée à la directive précitée). Au-delà du 1^{er} avril 2002, l'exploitation de tout avion chapitre 2 constituera un manquement, de même que l'exploitation en contradiction avec les dispositions du règlement (CE) n° 925/1999 du conseil du 29 avril 1999 (*cf.* note 1) (*cf.* annexe IV) de certains avions munis d'atténuateurs de bruit (« hushkits »). Les autres manquements relatifs à la violation des obligations en matière de bruit (limitation partielle d'usage et couvre-feu sur certains aéroports, etc.) sont du ressort de la commission nationale de prévention des nuisances.

Les manquements cités à l'article R. 330-20-1^o visent les activités de transport aérien public illicites qui peuvent être constituées de deux façons :

- en premier lieu, il peut s'agir d'une activité de transport aérien à titre onéreux effectuée par une personne, physique ou morale, non titulaire d'une licence d'exploitation de transporteur aérien lorsque celle-ci est requise conformément à l'article L. 330-1 du code de l'aviation civile.

Cette disposition concerne tout propriétaire, locataire ou exploitant d'aéronef qui utiliserait un appareil dans des conditions non conformes aux dispositions de l'article L. 330-1 précité : ce pourrait être le cas, à titre d'exemple, d'un pilote, d'une entreprise de travail aérien, d'une société de location d'aéronefs, d'une association, d'un aéro-club qui, sous couvert d'effectuer des vols privés ou des baptêmes de l'air ne s'inscrivant pas dans le cadre réglementaire prévu à l'alinéa 3 de l'article L. 330-1 précité, ou de se livrer à une activité de location, réaliserait en fait des transports aériens publics nécessitant l'obtention d'une autorisation préalable ;

- en second lieu, il peut s'agir d'une activité de transport aérien public effectuée alors que la licence d'exploitation n'est plus valide (licence temporaire non renouvelée, licence retirée ou utilisée sans observer les limitations d'exploitation - n termes de taille d'aéronefs par exemple - qu'elle comporte).

Les manquements visés à l'article R. 330-20-2^o concernent d'une part, le non-respect par le transporteur concessionnaire de contraintes imposées dans le cadre de l'exploitation de liaisons soumises à obligations de service public, notamment en matière de fréquences et de tarifs, d'autre part, la violation par une compagnie aérienne de l'exclusivité accordée sur une liaison, après appel d'offres, au transporteur concessionnaire.

Les manquements visés à l'article R. 330-20-3^o sont relatifs au non-respect des programmes. Pour les liaisons intracommunautaires, le manquement sera ainsi constitué dès lors qu'un vol effectué sur une liaison soumise à obligations de service public n'est pas conforme à ces dernières.

Pour les liaisons extracommunautaires, tout vol réalisé sans autorisation « ad hoc » sera sanctionnable.

es manquements visés à l'article R. 330-20-4^o concernent le non-respect des dispositions relatives au dépôt ou à l'homologation des tarifs pour des liaisons extracommunautaires. Le manquement sera constitué principalement dans le cas d'initiatives tarifaires sur des liaisons pour lesquelles le transporteur aérien ne dispose pas de droits de troisième, quatrième ou cinquième liberté (cf. annexe V).

2. Relevé et notification des manquements

Lorsqu'un officier de police judiciaire ou l'un des agents assermentés visés à l'article L. 150-13 du code de l'aviation civile constate un manquement, il établit un procès-verbal indiquant la date à laquelle le ou les manquements ont été commis ; il en est de même lorsque, sans avoir personnellement constaté le manquement, il a pu s'assurer de la matérialité de celui-ci.

Ce procès-verbal est notifié par le service instructeur (cf. § 3) au transporteur aérien ou à la personne physique ou morale concernée, par lettre recommandée avec accusé de réception, selon le modèle joint en annexe. Cette notification devra être effectuée dans un délai d'un an à compter du manquement. Après ce délai, ledit manquement sera réputé prescrit.

Par transporteur aérien (manquements énoncés à l'article R. 160-1), il faut entendre :

- un transporteur aérien communautaire, titulaire d'une licence en cours de validité, tel que défini dans le règlement (CEE) n^o 95/93 du conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (annexe IV) et dans la directive (CEE) 98/20 du conseil modifiant la directive 92/14 précitée (annexe IV) ;

- un transporteur aérien extracommunautaire titulaire d'un titre équivalent.

Par personne morale ou physique (manquements énoncés à l'article R. 330-20), il faut entendre :

- personne morale : pour les manquements visés au 1^o de l'article R. 330-20, il peut s'agir d'une entreprise de travail aérien, d'une société de location d'aéronefs, d'une association ou d'un aéro-club qui réalisent effectivement une activité de transport aérien sans autorisation préalable ; pour les manquements visés au 2^o, 3^o et 4^o dudit article, il peut s'agir d'une entreprise titulaire d'une licence d'exploitation de transporteur aérien.

- personne physique : un donneur d'ordre ou pilote agissant pour son propre compte et effectuant des vols qui, sans être déclarés comme tels, constituent en réalité des transports aériens publics tels que définis à l'article L. 330-1 du code de l'aviation civile.

3. Instruction des dossiers

Le transporteur aérien ou la personne physique ou morale concerné dispose, à compter de la notification, d'un mois pour faire valoir ses observations (R. 160-2 et R. 330-21). Dès l'expiration de ce délai, un dossier comprenant les éléments ci-après est établi par le service compétent de la DGAC (DTA, SFACT et DAC) :

- copie du procès-verbal d'infraction et de sa notification (cf. annexe VI) ;
- la réponse éventuelle de la compagnie ou de la personne physique ;
- tout élément complémentaire d'enquête ou d'appréciation que vous jugerez utiles. Il pourra s'agir, notamment, de la transmission d'informations permettant au rapporteur d'évaluer les éventuels avantages tirés des manquements.

En effet, le non-respect des dispositions législatives et réglementaires en matière de créneaux, de retrait d'avions bruyants et de transport aérien public peut s'analyser comme un facteur de concurrence déloyale et porter préjudice aux transporteurs aériens respectueux de la réglementation.

Afin de déterminer si un avantage concurrentiel a bien résulté du manquement, les services visés ci-dessus pourront utiliser les informations recueillies auprès du coordonnateur des aéroports parisiens, d'Aéroports de Paris, des aéroports, dans les systèmes informatisés de réservation, dans les programmes et tarifs déposés par les transporteurs et en analysant les listes de flotte des compagnies.

Le dossier devra être adressé à la Direction générale de l'aviation civile, direction des transports aériens, sous-direction des entreprises de transport aérien, 50, rue Henry-Farman, 75720 Paris Cedex 15.

4. La commission administrative de l'aviation civile

Elle est saisie par le ministre chargé de l'aviation civile ou, par délégation, par le directeur général de l'aviation civile ou le directeur des transports aériens, pour avis sur les sanctions applicables aux manquements susindiqués. Sa composition a été fixée par les décrets et arrêtés ministériels du 11 mai 2000 (annexe I). Elle comprend 11 membres et est présidée par un membre du Conseil d'Etat (cf. arrêté et tableau joints en annexe II).

Le président désigne un rapporteur qui ne peut être l'agent ayant établi le constat de manquement.

Lorsque le rapport est établi, il est transmis au secrétariat de la commission.

La ou les personnes concernées par la saisine de la commission seront informées par lettre recommandée avec accusé de réception et recevront communication du rapport écrit, au plus tard, dix jours avant la date fixée pour la réunion de la commission. Elles seront invitées à venir présenter leurs observations devant la commission ; elles pourront à cet effet se faire représenter ou assister par une personne de leur choix. Avant la réunion, elles pourront demander à consulter leur

dossier au secrétariat de la commission.

La commission, après avoir entendu le rapporteur et le responsable présumé d'un manquement, adresse un avis au ministre chargé de l'aviation civile sur la suite à réserver à l'affaire.

5. Les sanctions encourues

Les sanctions encourues sont des amendes administratives d'un montant maximum de 10 000 F pour une personne physique et 50 000 F pour une personne morale, par manquement constaté. Ces plafonds sont doublés si un même manquement a été sanctionné moins d'un an auparavant.

6. Décision

La décision, de classement ou de sanction, sera prononcée par le ministre après avis de la commission (R. 160-1, 160-3 et R. 330-20 et 330-22), et mise à exécution conformément aux règles posées aux articles R. 160-13, R. 160-14 et R. 330-21, alinéa 2.

La direction des transports aériens (SDE) vous en communiquera la teneur, à titre d'information, ainsi qu'au service des affaires financières.

*
* *

Je vous demande de veiller tout particulièrement à la mise en œuvre de ces nouvelles procédures et de signaler à la direction générale de l'aviation civile (direction des transports aériens) toute difficulté que vous pourriez rencontrer dans l'application de la présente circulaire.

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur général de l'aviation
civile,*
P. Graff

ANNEXE I. - Textes réglementaires instituant les sanctions administratives et la commission administrative de l'aviation civile.

ANNEXE II. - Composition de la commission administrative de l'aviation civile.

ANNEXE III. - Procédure (mise en œuvre des articles R. 160-1 et R. 330-20 du code de l'aviation civile).

ANNEXE IV. - Réglementation relative aux créneaux horaires, aux avions bruyants et au transport aérien public.

1. Réglementation relative aux créneaux horaires

Règlement (CEE) n° 95/93 du conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la communauté (*JOCE* du 22 janvier 1993, pages 14/01 à 14/06).

Arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly.

Arrêté du 29 décembre 1995 relatif à l'utilisation et à la réservation de certains horaires sur l'aéroport d'Orly (*JO* du 17 janvier 1999).

Arrêté du 9 mai 2000 qualifiant entièrement coordonné l'aéroport de Lyon-Satolas.

Arrêté du 31 mai 2000 désignant le coordonnateur pour l'attribution des créneaux horaires sur les aéroports de Paris-Orly, Paris - Charles-de-Gaulle et Lyon-Satolas (*JO* du 6 juin 2000, page 8 515).

Arrêté du 19 octobre 1999 qualifiant d'aéroports entièrement coordonnés les aéroports de Paris-Orly et Paris - Charles-de-Gaulle (*JO* du 7 novembre 2000).

Arrêté du 19 mai 2000 modifiant l'arrêté du 19 octobre 1999 qualifiant d'aéroports entièrement coordonnés les aéroports de Paris-Orly et Paris - Charles-de-Gaulle (*JO* du 6 juin 2000).

2. Réglementation relative au retrait progressif des avions bruyants

Règlement (CEE) n° 925/1999 du conseil du 29 avril 1999, relatif à l'immatriculation et à l'exploitation, dans la communauté, de certains types d'avions à réaction subsoniques civils modifiés et munis d'un nouveau certificat indiquant leur conformité avec les normes du volume I, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe XVI de la convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993) (*JOCE* du 8 mai 1999, pages 47 à 50 et *JOCE* du 8 octobre 1999, page 262/23).

Directive CEE n° 92/14 modifiée du conseil du 2 mars 1992 relative à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe XVI de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume I, deuxième partie, chapitre 2, deuxième édition (1988) et les directives 98/20 du conseil du 30 mars 1998 et 98/28 de la commission du 21 avril 1999 modifiant la directive du 2 mars 1992 (*JOCE* du 7 avril 1998, pages 107/04 à 09 et *JOCE* du 6 mai 1999 pages 118/52 à 54).

Arrêté du 14 décembre 1993 modifié relatif au retrait progressif d'exploitation des avions à réaction subsoniques non conformes aux normes de chapitre III de l'annexe XVI, volume I, 2^e édition (1998), de l'organisation de l'aviation civile internationale (intègre toutes les modifications) (JO du 22 décembre 1993, page 17 853).

Versions originales de l'arrêté du 14 décembre 1993 original relatif au retrait progressif d'exploitation des avions à réactions subsoniques non conformes aux normes du chapitre III.

Arrêté du 18 février 1999 modifiant l'arrêté du 14 décembre 1993 (intégration de définitions et d'une annexe) (JO du 23 juillet 1999, page 4 355).

Arrêté du 22 juin 1999 modifiant l'arrêté du 14 décembre 1993 (modification de l'annexe intégrée à l'arrêté du 14 décembre 1993 par l'arrêté du 18 février 1999) (JO du 23 juillet 1999, page 10 952).

3. Réglementation relative au transport public aérien

Règlements CEE du conseil du 23 juillet 1992 n° 2407/92 concernant les licences des transporteurs aériens, n° 2408/92 concernant l'accès des transporteurs communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires et n° 2408/92 sur les tarifs de passagers et de fret des services aériens (JOCE du 24 août 1992, pages 240/01 à 16).

Articles L. 330-1 à L. 330-3 et L. 330-8 du code de l'aviation civile. Loi 96-151 du 26 février 1996 (code de l'aviation civile).

ANNEXE V. - Note relative aux manquements à la réglementation relative aux tarifs

ANNEXE VI. - Modèles de PV et de notification

1. Modèles de procès verbal

2. Notification de sanction ou de classement

ANNEXE I

Décret n° 99-475 du 4 juin 1999 instituant des sanctions administratives pour des manquements à certaines dispositions des livres I et III du code de l'aviation civile. JO du 9 juin 2000 page 8 448 à 8 450.

Décret du 11 mai 2000 portant nomination du président et du vice-président de la commission administrative de l'aviation civile.

Arrêté du 11 mai 2000 portant nomination des membres de la commission administrative de l'aviation civile. JO du 14 mai 2000 (page 7 268/69), 9 septembre 2000 et du 20 septembre 2000.

ANNEXE II

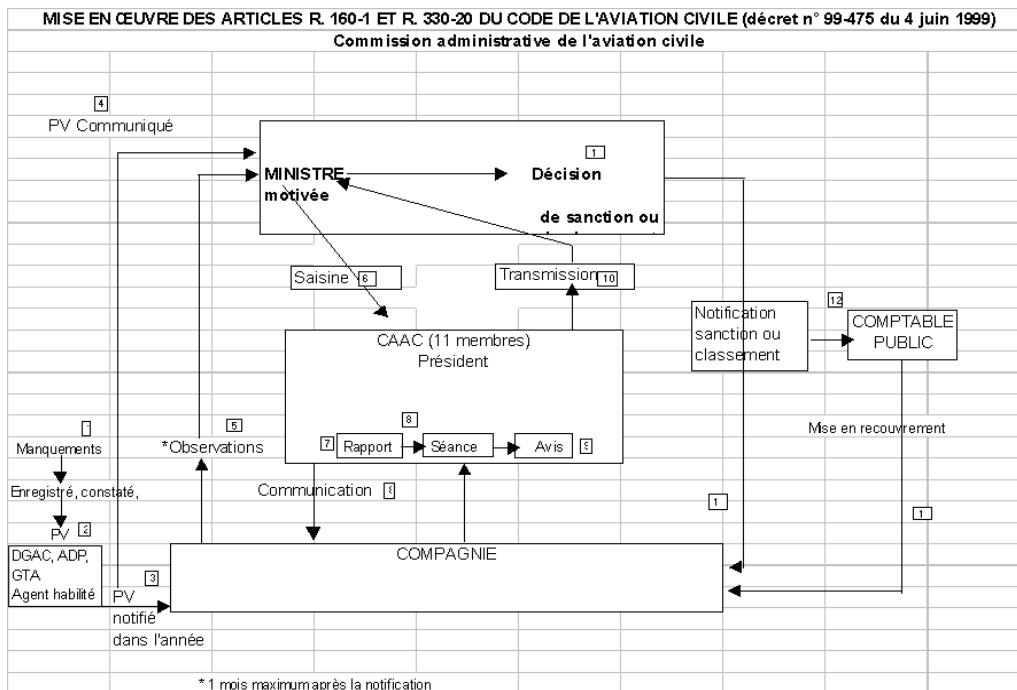
Textes réglementaires instituant les sanctions administratives
et la commission administrative de l'aviation civile
Composition de la commission administrative
de l'aviation civile

COMPOSITION DE LA COMMISSION administrative de l'aviation civile au 11-05-2000 (11 membres nommés pour 3 ans répartis en 2 collèges)	MEMBRES nommés	DATE de nomination
Le collège permanent : le président (conseiller d'Etat honoraire) nommé par décret	M. Guillaume	11 mai 2000
Un vice-président (qui est le suppléant du président) nommé par décret	M. Loloum (maître des requêtes au CE)	11 mai 2000
Et 5 membres (nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile) 1. 4 représentants de l'Etat désignés par le ministre chargé de l'aviation civile :		
- Igacem/titulaire	M. Socie	11 mai 2000
- Igacem/suppléant	M. Lewden	11 mai 2000
- aviation civile/titulaire	M. Labbe	11 mai 2000
- aviation civile/suppléante	Mme Rousse	11 mai 2000
1. Sur proposition du ministre de la défense :		
- GTA/titulaire	LCol. Dugrenot	11 mai 2000
- GTA/suppléant	Cdt Branzi (1)	11 mai 2000

1. Sur proposition du ministre de l'économie et des finances :		
- titulaire	M. Tanti	11 mai 2000
- suppléant	M. Limayrac	11 mai 2000
2. Une personne qualifiée désignée par le ministre chargé de l'aviation civile :		
- titulaire	M. Esperou	11 mai 2000
- suppléant	M. Provost	11 mai 2000
Le collège spécialisé : 5 membres (nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile) a) Dans sa formation « aéronefs » 1. Quatre représentants des transporteurs aériens ou de leurs organisations professionnelles dont un représentant les compagnies non établies en France et desservant le territoire métropolitain :		
- SCARA/titulaire	M. Valle	11 mai 2000
- SCARA/suppléant	M. Baurens	11 mai 2000
- FNAM/titulaire	M. Le Goff	11 mai 2000
- FNAM/suppléant	M. Ducamp	11 mai 2000
- Air France/titulaire	M. Bandet (2)	11 mai 2000
- Air France/suppléant	M. Barie	11 mai 2000
- ARC/titulaire	M. Romani Del Val	11 mai 2000
- ARC/suppléant	M. De Zitter	11 mai 2000
2. Un représentant des gestionnaires d'aéroports :		
- ADP/titulaire	M. Vidailhet	11 mai 2000
- UCCEGA/suppléant	M. Sabourin	11 mai 2000
	MEMBRES	
Le collège spécialisé : 5 membres b) Dans sa formation « transport aérien » 1. Trois représentants des transporteurs aériens ou de leurs organisations professionnelles :		
- SCARA/titulaire	M. Valle	11 mai 2000
- SCARA/suppléant	M. Baurens	11 mai 2000
- FNAM/titulaire	M. Le Goff	11 mai 2000
- FNAM/suppléant	M. Ducamp	11 mai 2000
- Air France/titulaire	M. Bandet	11 mai 2000
- Air France/suppléant	M. Barie	11 mai 2000

1. Un représentant de l'aviation générale :		
- FNA/titulaire	M. Penot	11 mai 2000
- FNA/suppléant	M. Choix	11 mai 2000
2. Un représentant des chambres d'industrie et de commerce :		
- CCI de Lyon/titulaire	M. Malher	11 mai 2000
- CCI (aéroport de Lyon)/suppléant	M. Chaffange	11 mai 2000
(1) Le commandant Branzi a été remplacé par le commandant Baude nommé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile le 20 septembre 2000.		
(2) M. Bandet a été remplacé par Mme Stubler nommée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile le 25 août 2000.		

ANNEXE III
Procédure
(Mise en œuvre des articles R. 160-1 et R. 330-20
du code de l'aviation civile)



ANNEXE IV
Réglementation relative aux créneaux horaires,
aux avions bruyants et au transport aérien public
I. - Réglementation relative
aux créneaux horaires

- Règlement CEE n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la communauté. (JOCE du 22 janvier 1993 page 14/01 à 14/06.)
- Arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly.
- Arrêté du 29 décembre 1995 relatif à l'utilisation et à la réservation de certains créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly. (JO du 17 janvier 1999.)
- Arrêté du 9 mai 2000 qualifiant d'aéroport entièrement coordonné l'aéroport de Lyon-Satolas.
- Arrêté du 31 mai 2000 désignant le coordonnateur pour l'attribution des créneaux horaires sur les aéroports de Paris-Orly, Paris - Charles-de-Gaulle et Lyon-Satolas. (JO du 6 juin 2000 page 8515.)
- Arrêté du 19 octobre 1999 qualifiant d'aéroports entièrement coordonnés les aéroports de Paris-Orly et Paris, Charles-de-Gaulle. (JO du 7 novembre 2000.)
- Arrêté du 19 mai 2000 modifiant l'arrêté du 19 octobre 1999 qualifiant d'aéroports entièrement coordonnés les aéroports de Paris-Orly et Paris, Charles-de-Gaulle. (JO 6 juin 2000.)

II. - Réglementation relative au retrait progressif des avions bruyants

Règlement (CEE) n° 925/1999 du Conseil du 29 avril 1999, relatif à l'immatriculation et à l'exploitation, dans la Communauté, de certains types d'avions à réaction subsoniques civils modifiés et munis d'un nouveau certificat indiquant leur conformité avec les normes du volume I, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe XVI de la convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993) (*JOCE* du 8 mai 1999 pages 47 à 50 et *JOCE* du 8 octobre 1999 page 262/23.)

Directive CEE n° 92/14 modifiée du Conseil du 2 mars 1992 relative à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe XVI de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 2, deuxième édition (1988) et les directives 98/20 du Conseil du 30 mars 1998 et 99/28 de la commission du 21 avril 1999 modifiant la directive du 2 mars 1992 (*JOCE* du 7 avril 1998 pages 107/04 à 09 et *JOCE* du 6 mai 1999 pages 118/52 à 54.)

Arrêté du 14 décembre 1993 modifié relatif au retrait progressif d'exploitation des avions à réaction subsoniques non conformes aux normes du chapitre III de l'annexe XVI, volume I, 2^e édition (1988), de l'organisation de l'aviation civile internationale (intègre toutes les modifications). (*JO* du 22 décembre 1993 page 17853.)

Version originale de l'arrêté du 14 décembre 1993 original relatif au retrait progressif d'exploitation des avions à réaction subsoniques non conformes aux normes du chapitre III.

Arrêté du 18 février 1999 modifiant l'arrêté du 14 décembre 1993 (intégration de définitions et d'une annexe). (*JO* du 23 juillet 1999 page 4355.)

Arrêté du 22 juin 1999 modifiant l'arrêté du 14 décembre 1993 (modification de l'annexe intégrée à l'arrêté du 14 décembre 1993 par l'arrêté du 18 février 1999). (*JO* du 23 juillet 1999 page 10952.)

III. - Réglementation relative au transport public aérien

Règlements CEE du Conseil du 23 juillet 1992 n° 2407/92 concernant les licences des transporteurs aériens, n° 2408/92 concernant l'accès des transporteurs communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires et n° 2409/92 sur les tarifs de passagers et de fret des services aériens (*JOCE* du 24 août 1992 pages 240/01 à 16.)

Articles L. 330-1 à L. 330-3 et L. 330-8 du code de l'aviation civile. (Loi n° 96-151 du 26 février 1996 code de l'aviation civile.)

ANNEXE V

Note relative aux manquements à la réglementation relative aux tarifs (retrait de tarifs publics, commercialisés par un transporteur aérien de/vers la France, exigé par la DGAC et non suivi d'exécution par le transporteur aérien concerné)

Objet : conditions nécessaires pouvant amener l'intervention de la commission administrative de l'aviation civile auprès d'un transporteur aérien.

L'objet de la présente note est de permettre à la commission d'apprécier les raisons qui peuvent amener la direction des transports aériens à exiger le retrait de tarifs publics commercialisés par des transporteurs aériens de/vers la France.

Il faut distinguer deux cadres juridiques distincts : le cadre communautaire et le cadre non communautaire.

A. - Cadre communautaire : libéralisation totale des tarifs

En vertu des dispositions du règlement communautaire (CEE) n° 2409/92, sur les tarifs de passagers et de fret des services aériens, les transporteurs aériens communautaires sont libres de pratiquer la politique tarifaire qui leur semble la plus adaptée commercialement aux liaisons qu'ils exploitent.

Ces dispositions sont entrées en vigueur progressivement depuis le 1^{er} janvier 1993 (également applicables aux liaisons entre la métropole et les départements d'outre-mer) et s'appliquent intégralement aux liaisons intérieures depuis le 1^{er} janvier 1996, à l'exception toutefois des tarifs pratiqués sur des liaisons sur lesquelles des obligations de service public (OSP) tarifaires ont été imposées.

Le règlement communautaire (CEE) n° 2409/92 prévoit cependant des mesures de sauvegarde permettant aux Etats de demander le retrait de tarifs excessivement élevés ou au contraire d'arrêter des baisses de tarifs, importantes et répétées, dommageables à l'ensemble de la profession.

Dans la pratique, depuis la mise en place de ce règlement, ces mesures complexes et lourdes n'ont jamais été utilisées.

Le service compétent de la DGAC dans le domaine tarifaire n'a pas eu à ce jour d'affaires particulières à suivre concernant ce domaine.

B. - Cadre non communautaire

Dans ce cadre, les relations entre la DGAC et les Etats sont régies soit par des accords aériens bilatéraux ou multilatéraux entre deux ou plusieurs Etats ou par des accords aériens de substitution proposés et mis en place par l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) ou la CEAC (Commission européenne de l'aviation civile) lorsque ceux-ci n'ont pas d'accord valide (les relations entre deux pays se limitant souvent dans ce cas à de simples accords commerciaux entre transporteurs aériens exploitant les liaisons).

1. Etats disposant d'un accord aérien en vigueur

Un accord aérien type comporte toujours une partie réservée aux procédures légales prévues pour le dépôt et l'homologation des tarifs, détaillant de même les procédures à suivre en cas de désaccord. La partie tarifaire d'un accord aérien peut être de type « règle de la double désapprobation » (chaque Etat peut approuver ou désapprouver des tarifs dans les deux sens) ou plus rarement « règle du pays d'origine » (un Etat n'approuve ou ne désapprouve les tarifs déposés qu'au départ de son pays vers l'autre pays).

Les droits aériens spécifiés dans un accord aérien peuvent concerner des liaisons de troisième, quatrième, voire plus rarement de cinquième liberté (voir annexe). Dans ce type d'accord, les transporteurs aériens désignés par les deux Etats peuvent être tenus ou non de s'entendre dans le domaine tarifaire, ce dernier cas étant le plus commun : à l'origine, l'accord ne visait que la structure tarifaire négociée par ces transporteurs au sein de conférences tarifaires IATA ; aujourd'hui, l'attention se porte beaucoup plus sur des tarifs promotionnels bas de gamme ou haut de gamme.

Toute initiative tarifaire de la part d'un transporteur est permise si l'accord aérien le précise. Il faut toutefois ajouter que cette politique d'initiative tarifaire est limitée aux seules liaisons de troisième et quatrième liberté : une coutume non écrite interdit ce type de promotion pour des liaisons de cinquième liberté, le transporteur aérien ne pouvant que s'aligner sur des niveaux existants.

Le service compétent de la DGAC dans le domaine tarifaire ne pourra exiger le retrait de tarifs déposés par un transporteur aérien qu'en appliquant les conditions spécifiées dans la partie tarifaire de l'accord aérien.

2. Etats ne disposant pas d'accord aérien

Dans le cas où aucun accord aérien n'existe entre deux Etats, la France appliquera dans ce cas un cadre juridique retenu par l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) ou par la CEAC (Commission européenne de l'aviation civile) selon le pays impliqué : ces organismes internationaux, dont la France est membre, proposent ainsi un substitut à un accord aérien permettant de pallier le vide juridique entre deux Etats et de pouvoir régler ainsi des litiges.

Le type d'accord aérien proposé par ces organismes est similaire et applique la « règle de la double désapprobation ». Cet accord propose une procédure légale pour le dépôt et l'homologation des tarifs entre deux Etats ainsi qu'un canevas juridique pour gérer un conflit.

La DGAC ne pourra demander le retrait de tarifs qu'en suivant les modalités spécifiées dans le texte de l'accord retenu.

Il faut préciser que, quel que soit le cadre juridique existant, les motifs principaux qu'invoquera le service compétent de la DGAC dans le domaine tarifaire pour refuser la mise en place de tarifs seront généralement liés au fait que ceux-ci, tarifs promotionnels bas de gamme et parfois haut de gamme, sont proposés pour des périodes considérées comme trop longues ou avec des conditions de vente trop souples et de ce fait susceptibles de déstabiliser le marché.

Il faut toutefois noter que l'évolution du marché aérien a entraîné une concurrence exacerbée depuis quelques années dans le domaine tarifaire. La concurrence des transporteurs aériens a évolué et la DGAC est de plus en plus confrontée à des initiatives tarifaires de la concurrence de/vers la France au départ ou à destination des pays tiers (de/vers la France, vers l'Argentine ou la Chine via l'Allemagne fédérale ou les Pays-Bas par exemple). Ce type d'initiative tarifaire (tarif dit « de sixième liberté », voir annexe) devient prédominant.

Avant la mise en place du décret instaurant des sanctions administratives en juin 1999, le cadre juridique existant, avec ou sans accord aérien, ne permettait pas une réaction appropriée. En effet, aucun texte ne prévoyait de moyens clairs pour contrecarrer ce type d'initiative tarifaire.

Liberté de l'air

A. Libertés techniques

Première liberté : droit pour le transporteur de survoler le territoire d'un Etat étranger

Deuxième liberté : droit pour le transporteur de transiter via le territoire d'un Etat étranger sans embarquer/débarquer de passagers (escale technique).

B. Libertés commerciales

Troisième liberté : droit pour le transporteur de débarquer sur le territoire d'un Etat des passagers (ex. : Air France exploitant la liaison de Paris vers Istanbul).

Quatrième liberté : droit pour le transporteur d'embarquer sur le territoire d'un Etat des passagers (ex. : Air France exploitant la liaison d'Istanbul vers Paris).

Cinquième liberté : droit pour un transporteur d'un Etat d'effectuer du transport commercial entre deux Etats tiers (ex. : Air France exploitant la liaison entre Paris - Manille avec escale à Hong-Kong et droits de trafic entre ces deux derniers points).

Autres libertés non prévues dans la convention de Chicago

Sixième liberté : droit pour un transporteur de combiner différents droits de trafic de troisième et quatrième liberté (ex. : Air France transporte des passagers de Rome vers Los Angeles via Paris).

Septième liberté : droit pour un transporteur d'un Etat opérant entièrement hors de son pays d'effectuer un trafic commercial entre deux pays tiers (ex. : Air France exploitant une liaison entre Lisbonne et Londres).

Cabotage : droit pour un transporteur d'effectuer un trafic commercial entre deux points d'un autre Etat (ex. : Air France exploitant la liaison Paris - Milan - Rome).

Direction générale de l'aviation civile

ANNEXE VI

Modèles de procès-verbal et de notification

PROCÈS-VERBAL

Le fonctionnaire soussigné, commissionné à cet effet et assermenté conformément à l'article L. 150-13 du code de l'aviation civile, constate, en application de l'article R. 160-2 dudit code, que le transporteur aérien :

a exécuté sur l'aéroport entièrement coordonné de
un atterrissage/décollage

le

à heures minutes (heure locale)

sous le numéro de vol

en violation de l'article R. 132-4 du code de l'aviation civile, puisque le transporteur précité ne dispose pas d'un créneau horaire qui lui aurait été attribué pour les jour et heure susmentionnés par le coordonnateur désigné sur cet aéroport, dont les registres font état des attributions suivantes pour le transporteur et le jour concernés :

Dressé à le

par M.

(Titre)

(Référence commissionnement/assermentation)

PROCÈS-VERBAL

Le fonctionnaire soussigné, commissionné à cet effet et assermenté conformément à l'article L. 150-13 du code de l'aviation civile, constate, en application de l'article R. 160-2 dudit code, que le transporteur aérien :

a exploité l'aéronef immatriculé

âge type

compagnie propriétaire

compagnie exploitante

date dérogation

le

à heures minutes (heure locale)

sous le numéro de vol

en violation de l'arrêté du 14 décembre 1993 modifié (relatif au retrait progressif d'exploitation des avions à réaction subsoniques non conformes aux normes du chapitre 3 de l'annexe XVI, volume 1, deuxième édition (1988) de l'organisation de l'aviation civile internationale), puisque le transporteur précité ne dispose pas d'une dérogation d'exploitation pour l'aéronef précité.

Dressé à le

par M.

(Titre)

(Référence commissionnement/assermentation)

PROCÈS-VERBAL

Le fonctionnaire soussigné, commissionné à cet effet et assermenté conformément à l'article L. 150-13 du code de l'aviation civile, constate, en application de l'article R. 330-21 dudit code, que

(nom de la personne physique ou du représentant s'il s'agit d'une personne morale) :

a effectué un transport aérien public, sans être titulaire d'une licence d'exploitation de transporteur aérien en cours de validité :

le

à heures minutes (heure locale)

sous le numéro de vol

en violation de l'article L. 330-1 du code de l'aviation civile (application de l'article R. 330-20-1^o).

Dressé à le

par M.

(Titre)
(Référence commissionnement/assermentation)
PROCÈS-VERBAL

Le fonctionnaire soussigné, commissionné à cet effet et assermenté conformément à l'article L. 150-13 du code de l'aviation civile, constate, en application de l'article R. 330-21 dudit code, que
(nom de la personne physique ou du représentant s'il s'agit d'une personne morale) :
n'a pas respecté les obligations de service public imposées, conformément aux dispositions de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92 du 23 juillet 1992, sur la liaison :
le
à heures minutes (heure locale)
sous le numéro de vol
en violation de l'article L. 330-2 du code de l'aviation civile (application de l'article R. 330-20-2°).
Dressé à le
par M.

(Titre)
(Référence commissionnement/assermentation)
PROCÈS-VERBAL

Le fonctionnaire soussigné, commissionné à cet effet et assermenté conformément à l'article L. 150-13 du code de l'aviation civile, constate, en application de l'article R. 330-21 dudit code, que
(nom de la personne physique ou du représentant s'il s'agit d'une personne morale) :
a effectué un vol ne figurant pas dans un programme d'exploitation autorisé sur la liaison :
le
à heures minutes (heure locale)
sous le numéro de vol
en violation des articles L. 330-2 et L. 330-3 du code de l'aviation civile (application de l'article R. 330-20-3°).
Dressé à le
par M.

(Titre)
(Référence commissionnement/assermentation)
PROCÈS-VERBAL

Le fonctionnaire soussigné, commissionné à cet effet et assermenté conformément à l'article L. 150-13 du code de l'aviation civile, constate, en application de l'article R. 330-21 dudit code, que
(nom de la personne physique ou du représentant s'il s'agit d'une personne morale) :
n'a pas respecté les dispositions relatives au dépôt et à l'homologation des tarifs, prises en application de l'article L. 330-8, sur la liaison :
le
à heures minutes (heure locale)
sous le numéro de vol
en violation de l'article L. 330-8 du code de l'aviation civile (application de l'article R. 330-20-4°).
Dressé à le
par M.

(Titre)
(Référence commissionnement/assermentation)

NOTIFICATION DE MANQUEMENT

Recommandé avec accusé de réception

Manquement à l'article (aux articles) du code de l'aviation civile. Application des articles R. 160-1 et R. 330-20 du code de l'aviation civile.

Monsieur, (ou Madame) Vous avez fait l'objet d'un procès-verbal de manquement à l'article (aux articles) visé(s) ci-dessus du code de l'aviation civile lors de : Motif : (motif précis du manquement ; faire référence à l'article et à l'alinéa concerné) Vous encourez une amende d'un montant maximum de (10 000 F/50 000 F).

Vous pouvez dès à présent consulter votre dossier auprès de la direction générale de l'aviation civile, direction des transports aériens, 50, rue Henry-Farman, 75720 Paris Cedex 15.

Je vous invite à présenter vos observations éventuelles sous le délai d'un mois à compter de la présente notification.

Passé ce délai, votre dossier sera soumis à la commission administrative de l'aviation civile qui vous convoquera en temps utile pour vous entendre.

NOTE (S) :

(1) Relatif à l'immatriculation et à l'exploitation, dans la communauté, de certains types d'avions à réaction subsoniques civils modifiés et munis d'un nouveau certificat indiquant leur conformité avec les normes du volume I, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe XVI de la convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993).