

Dalloz actualité 16 janvier 2023

CJIP Airbus 2 : *bis repetita placent...*

TJ Paris, 30 nov. 2022, n° PNF-12097072020

Julie Gallois, Maître de conférences, Université de Lorraine

Résumé

Le 30 novembre 2022, le tribunal judiciaire de Paris a validé la CJIP signée entre le Parquet national financier (PNF) et la société Airbus SE, soupçonnée de faits de corruption d'agents publics étrangers et de corruption d'agents publics commis lors de la vente d'appareils principalement en Libye et au Kazakhstan, entre 2006 et 2011, et prononçant contre l'avionneur européen une amende d'intérêt public de près de 15,9 millions d'euros.

Le 30 novembre 2022, le président du tribunal judiciaire de Paris a homologué la quatorzième convention judiciaire d'intérêt public (CJIP), conclue par le parquet national financier le 17 novembre 2022, mais surtout la deuxième concernant la société Airbus SE.

Une nouvelle CJIP conclue en faveur de la société Airbus SE

Dans un avis n° 391.262 du 24 mars 2016, le Conseil d'État, consulté sur le projet de loi relatif à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, considérait que la CJIP « ne permettrait pas à la justice pénale d'assurer pleinement sa mission, qui est de concourir à la restauration de la paix publique et à la prévention de la récidive ». Nécessairement à la lumière de cette nouvelle convention, cet avis a un écho particulier.

La société Airbus SE s'était fait remarquer par la CJIP, qui avait été précédemment validée le 29 janvier 2020, pour des faits de corruption d'agent public étranger, d'abus de biens sociaux, d'abus de confiance, d'escroqueries en bande organisée, de blanchiment de ces délits, de faux et d'usage de faux, en raison du montant stratosphérique de l'amende d'intérêt public qu'elle avait accepté de verser (TJ Paris, 29 janv. 2020, n° PNF-16159000839, Dalloz actualité, 18 févr. 2020, obs. P. Dufour ; AJ pénal 2020. 240, note O. Claude et R. Saint-Georges ; Gaz. Pal. 24 mars 2020, n° 376, p2, p. 24, obs. G. Daieff et G. Poissonier). Cette amende s'élevait en effet au total à 3,6 milliards d'euros, dont plus de 2 milliards d'euros devaient être versés aux autorités françaises, à laquelle s'ajoutait le montant des frais nécessaires à la mission de contrôle de l'agence française anticorruption (AFA) de 8,5 millions d'euros.

Pour rappel, cette convention avait ainsi mis fin aux poursuites engagées devant les juridictions française, britannique et américaine – par la conclusion, pour ces deux dernières, de deux *deferred prosecution agreement* (DPA) prévoyant le paiement d'amendes, l'un au Royaume-Uni pour un montant de 984 millions d'euros, l'autre aux États-Unis pour un montant de 526 millions d'euros –, dans une enquête ouverte à la suite d'« irrégularités » révélées par la direction d'Airbus, s'agissant d'agents commerciaux intervenant, pour son compte, dans les contrats de vente d'appareils et de matériels militaires.

Plus précisément, la société Airbus SE avait engagé et rémunéré jusqu'au début de l'année 2015 de nombreux intermédiaires commerciaux afin de l'assister dans ses négociations commerciales avec ses clients étatiques et privés. La gestion de ces intermédiaires avait été confiée, au sein d'Airbus, au *Strategy and Marketing Organization*, créé en 2008. Ce service avait pour mission le soutien aux ventes réalisées par l'ensemble des divisions du groupe Airbus, et notamment de gérer les activités de développement international d'Airbus à l'extérieur de ses marchés d'origine et des États-Unis, grâce à l'identification, l'engagement et l'encadrement des intermédiaires commerciaux. Il était prévu, selon une ligne directrice datant de 2008, qu'aucune rémunération supérieure à 15 millions de dollars ne pouvait être versée aux intermédiaires. Or, « les investigations [avaie]nt montré que, dans plusieurs cas, des rémunérations bien plus importantes [avaie]nt été promises à des intermédiaires et versées par plusieurs moyens détournés, dont des prêts fictifs, sans qu'il [eût été] possible de connaître avec exactitude la nature et le contenu des services que ces intermédiaires avaient réellement rendus à Airbus ». Après cette découverte, l'avionneur européen avait, à compter de 2015, gelé le paiement des sommes restant dues aux intermédiaires qu'il avait engagés, puis signalé ces faits auprès du *Serious Fraud Office* (SFO) et de l'agence de crédit-export britannique *UK Export Finance*, donnant ainsi naissance, après signalement par ces derniers aux autorités françaises au moyen de l'article 40 du code de procédure pénale, à la coopération de la société Airbus SE et du PNF, en vue de conclure une CJIP.

Afin d'éviter la réitération des faits, l'avionneur s'était également engagé, dans la CJIP ainsi conclue, à se soumettre à un programme de conformité de trois ans, sous le contrôle de l'agence française anticorruption, comme le prévoit l'article 41-1-2, 2^o, alinéa 1^{er}, du code de procédure pénale.

Une CJIP « complémentaire » conclue en faveur de la société Airbus SE

En réalité, si cette nouvelle CJIP vise de nouveaux faits, elle s'inscrit dans la continuité de la première, au point de pouvoir la considérer comme « complémentaire » à celle-ci. La présente convention concerne en effet le même *modus operandi*, le même « schéma frauduleux » appliqué dans la même période donnée. Comme le relève le procureur national financier dans son communiqué, « Ces faits s'inscrivent dans le même contexte temporel, la même logique décisionnelle et le même schéma organisationnel et infractionnel, porté par les mêmes personnes physiques au sein d'Airbus que ceux visés par la première CJIP ».

En l'espèce, il est question, à nouveau, de faits de corruption d'agents publics étrangers et de corruption d'agent public, commis par des intermédiaires commerciaux, relatifs à des contrats conclus entre 2006 et 2011, portant sur la vente d'appareils, notamment en Libye et au Kazakhstan.

Ces faits avaient été révélés à l'occasion de trois informations judiciaires distinctes de l'enquête préliminaire ayant donné lieu à la CJIP de 2020. Pour rappel, la première portait sur les soupçons de financement libyen de la campagne présidentielle 2007 de Nicolas Sarkozy, ouverte en 2013, et s'était intéressée à la vente de douze avions Airbus au régime de Mouammar Kadhafi, par deux intermédiaires commerciaux qui s'étaient vu remettre des sommes de 2 millions d'euros et de 4 millions d'euros. La deuxième information judiciaire, dite du « Kazakhgate », ouverte en mars 2013, s'était penchée, quant à elle, sur des soupçons de corruption et de commissions illégales versées à des intermédiaires en marge de contrats conclus entre la France et le Kazakhstan entre 2009 et 2010, cette fois-ci sous la présidence de Nicolas Sarkozy. Ces contrats portaient sur la fourniture d'hélicoptères, d'un centre de satellites, de deux satellites et de 295 locomotives, pour un montant annoncé à l'époque de deux milliards d'euros. Quant à la troisième information judiciaire, elle concernait des soupçons de corruption du gérant d'une société privée et de son fils, ancien officier du ministère de la Défense, pour des contrats concernant la République tchèque, le Koweït, la Croatie et le Turkménistan.

Ces faits ainsi révélés n'avaient cependant pas pu, à l'époque, être appréciés dans ce même temps que la première CJIP, pour « motifs procédurals ». Cela est désormais chose faite, la présente CJIP marquant ainsi la fin d'une période déjà

révolue. La société Airbus SE n'est donc pas soumise à l'obligation de mettre en place un plan de conformité, celui-ci ayant été déjà mis en place lors de la précédente convention et contrôlé par l'AFA.

Quant à l'amende d'intérêt public prononcée, de près de 15,9 millions d'euros, elle tient compte de l'amende substantielle déjà versée en 2020 par l'avionneur européen puisque les modalités de calcul de l'amende utilisées s'étaient déjà « attachées à la répétition de faits similaires sur une même période et avaient vocation à sanctionner le comportement global d'Airbus durant cette période ». Cette amende tient également compte du comportement de l'avionneur européen, à savoir évidemment sa reconnaissance des faits, mais aussi, comme dans la précédente CJIP, la coopération de sa direction dès la phase d'enquête puis lors de la phase de négociation des CJIP, sa mise en œuvre de mesures correctives ainsi que son respect du *monitoring* prévu en 2020. D'où son montant très faible comparativement à celle prononcée dans le cadre de la CJIP de 2020. Signe qu'une coopération sur le long terme se révèle être une stratégie payante pour la personne morale.

Notons que, dans un contexte où le rôle de la victime dans la CJIP préoccupe de plus en plus, la société Airbus SE s'est engagée à verser, à titre de dommages et intérêt, à l'association Anticor, la somme de 20 000 €, et à l'association Sherpa, 1 € symbolique, conformément à leurs demandes respectives en vertu de l'article 41-1-2, 2°, alinéa 3, du code de procédure pénale.

Assurément, cette nouvelle CJIP, qui s'inscrit dans la lignée d'autres conventions – pas moins de trois CJIP ont été signées par le PNF en moins de trois mois (v. CJIP *Crédit Suisse AG*, TJ Paris 24 oct. 2022 n° PNF-16096000425, Dalloz actualité, 22 nov. 2022, obs. P. Dufourq ; CJIP *GIE Unilabs France*, TJ Paris 15 déc. 2022, n° PNF-21245000538) –, est le signe qu'une justice négociée qui se répète séduit toujours.

Mots clés :

PENAL * Droit pénal des affaires

