

N° 36

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1983-1984

Annexe au procès-verbal de la séance du 26 octobre 1983

RAPPORT

F A I T

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur
le projet de loi relatif aux mesures pouvant être prises en cas
d'atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France.*

Par M. Josselin de ROHAN,

Senateur

(1) Cette Commission est composée de : MM. Michel Chauty, *président*, Jean Colin, Richard Poulle, Bernard Legrand, Pierre Noe, *vice-présidents*, Francisque Collomb, Marcel Daunay, André Rouvière, Raymond Dumont, *secrétaires*, MM. François Abadie, Bernard Barbier, Georges Berchet, Marcel Bony, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Jean-Paul Chambriard, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Lucien Delmas, Bernard Desbrière, André Diligent, Gérard Ehlers, Henri Elby, Jean Faure, Philippe François, Jean-François-Poncet, Alfred Gerin, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Remi Herment, Jean Huchon, Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Robert Laucourner, Bernard Laurent, France Lechenault, Yves Le Cozannet, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Guy Male, René Martin, Paul Masson, Serge Mathieu, Louis Mercier, Mme Monique Midy, MM. Louis Minetti, Georges Mouly, Jacques Moutet, Lucien Neuwirth, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Claude Prouvoeur, Jean Puech, Albert Ramassamy, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Jules Roujon, Michel Sordel, Michel Scuplet, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir le numéro :

Sénat : 248 (1982-1983).

Transports maritimes. —

SOMMAIRE

	Pages
PREMIÈRE PARTIE. — EXPOSÉ GÉNÉRAL.	1
I. — L'insuffisance de l'arsenal juridique français de dissuasion au regard des pratiques restrictives du transport maritime international	1
A. — <i>La nécessité d'une coordination avec les législations européennes</i>	1
B. — <i>La nécessité de rénover notre arsenal juridique de dissuasion.</i>	3
1. L'article 20 du Code des Douanes s'avère difficilement applicable	3
2. Les accords internationaux auxquels la France est partie ne garantissent guère une meilleure protection	4
II. — Le projet de loi vise à doter le gouvernement de moyens de rétorsion efficaces pour répondre aux atteintes dont le pavillon national fait l'objet	5
A. — <i>Il définit les circonstances dans lesquelles il est porté atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France</i>	6
B. — <i>Il énumère les mesures pouvant être prises en cas d'atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France.</i>	6
1. Possibilité de soumettre certaines opérations à autorisation ou de les interdire	6
2. Possibilité de prendre des sanctions pécuniaires	7
C. — <i>Il prévoit les sanctions applicables en cas d'infractions à ces mesures</i>	7
III. — Les propositions de la commission des affaires économiques et du plan	7
DEUXIÈME PARTIE. — EXAMEN DES ARTICLES	9
Article Premier : Principe de la rétorsion	9
Article 2 : Définition des mesures ou pratiques portant atteinte aux intérêts maritimes de la France	9
Article 3 : Mesures pouvant être prises en cas d'atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France	11
Article 4 : Sanctions pécuniaires	12
Article 5 : Sanctions pénales applicables	14
Article 6 : Tribunaux compétents	14
Article 7 : Agents habilités à rechercher et à constater les infractions	14
Article 8 : Conditions de calcul et de recouvrement des sanctions pécuniaires	15
Article 9 : Application dans le cadre des accords internationaux	15
Article 10 : Abrogation de l'article 20 du Code des douanes	16
Article 11 : Modalités d'application de la loi	16
TABLEAU COMPARATIF	17

PREMIERE PARTIE

EXPOSE GENERAL

I. — L'INSUFFISANCE DE L'ARSENAL JURIDIQUE FRANÇAIS DE DISSUASION AU REGARD DES PRATIQUES RESTRICTIVES DU TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

Le projet de loi soumis à notre examen répond à une double nécessité. D'une part, celle de nous aligner sur les législations adoptées par nos partenaires européens ; d'autre part, celle de disposer d'un outil juridique plus efficace que l'article 20 du Code des Douanes, compte tenu du contexte international.

A . — La nécessité d'une coordination avec les législations européennes

Bon nombre de pays européens se sont déjà dotés de législations leur permettant de lutter contre les mesures discriminatoires dans le domaine des transports maritimes.

C'est ainsi que le Danemark (loi du 8 juin 1967), la Finlande (loi du 4 janvier 1968), la Suède (loi du 5 novembre 1967) et la Norvège (loi du 7 juillet 1967) disposent d'une législation applicable en cas de traitement moins favorable de leurs navires par rapport au traitement accordé par un Etat aux navires de son propre pavillon ou à des navires de pavillon tiers. Ces lois leur permettent l'interdiction ou la restriction des contrats ayant pour objet d'affréter des navires ou de faire transporter des marchandises par des navires battant pavillon des pays pratiquant une discrimination à l'encontre de leurs navires.

L'Allemagne fédérale, dans le cadre de sa loi sur le commerce extérieur du 28 avril 1961 et de sa législation douanière, dispose de moyens de rétorsion contre toute mesure restreignant la participation de la flotte de commerce ouest-allemande au trafic international par mer ; notamment par le contrôle des contrats de transport de marchan-

dises générales et des affrètements de navires des pays pratiquant ces discriminations. Et, outre, les autorités fédérales peuvent appliquer un tarif douanier supérieur au tarif normal aux pays faisant subir à leurs navires un traitement moins favorable que celui qu'il accorde à ses propres navires.

Les Pays-Bas (loi du 8 août 1950) disposent également d'un arsenal important : interdiction faite aux navires des pays qui appliquent des mesures de discrimination d'importer aux Pays-Bas certaines marchandises ; taxation des navires de ces pays et taxation des marchandises en provenance de ces pays.

L'Italie (loi du 4 mars 1963 amendée en 1976) a la possibilité d'établir un régime de licence de transport permettant de réglementer le transport des marchandises sur des navires battant pavillon du pays qui applique des mesures discriminatoires.

Enfin le Royaume-Uni (United Kingdom Merchant Act de 1974) peut mettre en œuvre les mesures suivantes : réglementation du transport de marchandises à bord des navires du pays en cause ; réglementation des tarifs qui peuvent ou doivent être appliqués pour ce transport ; réglementation de l'entrée des navires du pays en cause dans les ports du Royaume-Uni ainsi que de leur sortie ; réglementation des marchandises qu'ils peuvent transporter et des opérations de chargement et de déchargement de ces marchandises ; réglementation de la conclusion et de l'application d'accords, y compris les chartes-parties qui concernent directement le transport de marchandises par la voie maritime et soumission de ces accords à autorisation ministérielle ; enfin, application de taxes aux navires des pays en cause.

Ainsi, l'ensemble de ces pays européens se sont dotés depuis longtemps de lois leur donnant une panoplie de moyens de rétorsion aux mesures discriminatoires.

La France, quant à elle, ne dispose pas d'une loi de même nature : la protection des intérêts maritimes français est en effet assurée dans le cadre de l'article 20 du Code des Douanes qui, formulé en termes généraux, ne lui permet pas de prendre les mesures efficaces qui s'imposent en cas de discrimination.

C'est pourquoi la Commission des Communautés européennes a exprimé le souhait que tous les pays membres se dotent d'une législation similaire. Cette harmonisation permettra en cas de besoin, d'appliquer des mesures de rétorsion coordonnées à l'égard des pays

portant atteinte aux intérêts maritimes des Etats membres. En particulier, la Commission estime qu'une législation commune permettra de faire respecter, lorsque les différents Etats l'auront ratifié, le Code de Conduite des Conférences maritimes adopté dans le cadre des Nations-Unies. Cette convention ne prévoit, en effet, aucun dispositif de sanction. Par ailleurs, la Communauté a adopté en 1979 un règlement relatif à l'adhésion des Etats membres à cette convention. Il est donc nécessaire pour la France de se doter d'une législation nationale de même nature que celle de ses partenaires européens.

Notre pays ne dispose en effet, à l'heure actuelle, que d'un arsenal juridique peu efficace.

B . — La nécessité de rénover notre arsenal juridique de dissuasion

La protection des intérêts maritimes français est organisée dans le cadre de l'article 20 du Code des Douanes qui s'avère difficilement applicable ; quant aux accords internationaux signés par la France, ils ne permettent pas à notre pays de disposer de moyens de défense efficaces lorsque des atteintes à ses intérêts maritimes sont constatées. Aussi est-il indispensable, compte tenu des conditions difficiles du transport maritime international, de disposer de moyens de pression suffisants pour négocier avec les pays qui menacent le pavillon français.

1 . — *L'article 20 du Code des Douanes s'avère difficilement applicable*

L'article 20 du Code des Douanes (article 7 de la loi n° 65-525 du 3 juin 1965) est formulé comme suit :

« Lorsqu'un pays applique des mesures discriminatoires de nature à porter préjudice à l'exploitation de navires battant pavillon français, le Gouvernement est autorisé à prendre par décret en Conseil des Ministres, toutes dispositions appropriées aux circonstances à l'encontre des navires battant pavillon de ce pays, ainsi qu'à l'encontre des cargaisons transportées par ces navires ou en provenance de ce pays. »

Cette disposition, comme le fait observer à juste titre l'exposé des motifs du projet de loi, est formulée en termes très généraux et laisse

donc au pouvoir réglementaire le soin de prendre des mesures qui relèvent pourtant du domaine de la loi car elles peuvent porter atteinte à l'exercice de la liberté du commerce et de l'industrie.

Aussi, cette procédure lourde (décret en Conseil des Ministres) n'a-t-elle été utilisée qu'une seule fois depuis 1965. (1) C'est dire l'efficacité de cette arme juridique.

En fait, l'article 20 du Code des Douanes ne permet ni de prendre des mesures d'interdiction d'opérations commerciales (qui sont du domaine législatif) ni de prendre des sanctions. Sa portée est en outre limitée aux seules mesures « discriminatoires » (ce qui exclut d'autres pratiques portant atteinte à nos intérêts) et aux navires battant pavillon français (ce qui ne concerne pas les navires affrétés par la France).

Ainsi, jusqu'à présent, notre seule possibilité de réplique était de négocier des compromis, ce qui nous mettait obligatoirement en situation de faiblesse dans la négociation avec un Etat ayant franchi des limites inacceptables pour nous !

2 . — *Les accords internationaux auxquels la France est partie ne garantissent guère une meilleure protection*

La France a signé un certain nombre d'accords internationaux dans le domaine des transports maritimes mais ces accords, souvent partiels, ne constituent pas une force de dissuasion suffisante.

En premier lieu, la France doit ratifier la convention des Nations-Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes : mais cette convention internationale, d'une part, n'est pas encore entrée en vigueur ; d'autre part, n'est que partielle puisqu'elle ne couvre qu'une partie du trafic de ligne et pas le trafic de vrac.

De même, la France a adhéré à la Convention du 9 décembre 1923 sur le régime international des ports maritimes ; mais ce texte n'a été ratifié que par les pays industrialisés.

Enfin, notre pays a conclu un grand nombre d'accords de coopération maritime, soit avec des pays tiers qui ont ou vont ratifier le Code

(1) Décret n° 77-279 du 24 mars 1977 prévoyant une procédure d'identification et des mesures de contrôle des opérations de transport maritime avec la Côte d'Ivoire, et arrêté du 3 juin 1977 pris pour son application.

de conduite (Maroc, Egypte, Sénégal, Togo, Benin, Côte d'Ivoire, Cameroun, Gabon et Congo), soit avec des pays qui ne le ratifieront pas (U.R.S.S., Bulgarie, Roumanie, Pologne, Vietnam, Chine, Algérie, Tunisie, Brésil, Niger, Libye et Djibouti).

Ces accords bilatéraux sont conclus principalement avec des pays de l'Est ou d'anciennes colonies françaises et permettent essentiellement de ne pas subir les effets des législations étrangères. Mais ils sont inopérants contre les pratiques de ces pays qui s'appuient sur le commerce d'Etat. Il apparaît donc que, dans un contexte international, où la concurrence du fait de la crise est exacerbée, la France est démunie de moyens juridiques pour assurer la protection de ses intérêts maritimes.

Or, il est indispensable de disposer de moyens de défense qui puissent aisément être mis en œuvre lorsque des atteintes graves aux intérêts maritimes français sont constatées. De tels moyens peuvent en outre dissuader les Etats étrangers d'adopter des dispositions unilatérales et discriminatoires ou les inciter à renoncer à leur application devant l'importance des inconvénients que pourraient leur causer des contre mesures.

Enfin, il importe de se doter de moyens de pression pour préserver une organisation concurrentielle du transport maritime international ou pour mener dans des conditions plus équilibrées, des négociations bilatérales destinées à préserver nos intérêts commerciaux.

Le projet de loi soumis à l'examen du Sénat répond à ces objectifs.

II . — LE PROJET DE LOI VISE A Doter LE GOUVERNEMENT DE MOYENS DE RETORSION EFFICACES POUR RÉPONDRE AUX ATTEINTES DONT LE PAVILLON NATIONAL FAIT L'OBJET

Ce projet de loi, qui porte abrogation de l'article 20 du Code des douanes, définit avec précision les mesures pouvant être mises en œuvre pour lutter contre les atteintes à nos intérêts maritimes et commerciaux ainsi que les circonstances dans lesquelles de telles dispositions peuvent être prises.

A . — Il définit les circonstances dans lesquelles il est porté atteinte aux intérêts maritimes ou commerciaux de la France

Il s'agit des mesures ou pratiques provenant d'autorités publiques ou d'entreprises ressortissant d'un Etat étranger et dont la liste est fixée avec précision :

- les mesures ou pratiques contraires à un engagement international ;
- les mesures ou pratiques établissant de manière directe ou indirecte une répartition unilatérale de cargaisons ;
- les mesures fiscales ou assimilées liées à l'emploi de certains pavillons ainsi que toutes mesures relatives à la réglementation des changes faisant obstacle à l'exécution des paiements afférents à l'exploitation des navires utilisés par un armement français ;
- les pratiques discriminatoires ;
- les pratiques portant atteinte au principe d'une concurrence loyale en matière de transport maritime.

Après avoir défini ces atteintes aux intérêts maritimes et commerciaux de la France, le projet de loi précise quelles mesures peuvent être prises dans ces circonstances.

B . — Il énumère les mesures pouvant être prises en cas d'atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France

Ces mesures sont de deux ordres : il s'agit soit de soumettre certaines opérations à autorisation, soit d'appliquer des sanctions pécuniaires aux navires concernés.

1 . — Possibilité de soumettre certaines opérations à autorisation ou de les interdire

Certaines opérations peuvent être réglementées dans des conditions et selon des modalités fixées par décret en conseil d'Etat.

Il s'agit d'opérations de chargement ou de déchargement de marchandises, autres qu'en transit, transportées à bord de navires exploités par ou pour le compte d'entreprises françaises de navires exploités

par des entreprises de l'Etat étranger ; enfin, du frètement à des entreprises ressortissant de l'Etat étranger concerné de navires exploités par des entreprises françaises.

2 . — Possibilité de prendre des sanctions pécuniaires

Dans les mêmes circonstances peuvent être également décidées par arrêté ministériel :

— une sanction pécuniaire sur les navires exploités par ou pour le compte d'entreprises ressortissant de l'Etat étranger concerné, à l'occasion de leurs opérations commerciales dans les ports français.

-- une sanction pécuniaire s'élevant à 30 % de leur valeur en douane, sur les marchandises d'origine française ou à destination de la France, transportées à bord de navires exploités par ou pour le compte d'entreprises ressortissant de l'Etat étranger concerné.

C . — Il prévoit les sanctions applicables en cas d'infractions à ces mesures

Le projet de loi prévoit des amendes de 70 000 à 500 000 F. pour quiconque effectuera en violation d'une interdiction ou sans autorisation lorsqu'elle est requise, ou en infraction avec les conditions de l'autorisations, les opérations énumérées à l'article 3.

Ce texte détermine également les tribunaux compétents en ce domaine, les agents habilités à rechercher les infractions, ainsi que les services chargés d'assurer le calcul et le recouvrement des sanctions pécuniaires.

III . — LES PROPOSITIONS DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ECONOMIQUES ET DU PLAN

Notre commission, outre des amendements rédactionnels, a apporté les modifications suivantes au projet de loi :

— Elle a adopté au septième alinéa de l'article 2 une rédaction plus conforme au droit international en faisant référence à une « concurrence commerciale et loyale » et précisé que les pratiques concernées sont susceptibles d'entraîner une déstabilisation du trafic.

— Elle a précisé que les mesures d'autorisation ou d'interdiction prévues à l'article 2 peuvent concerner l'affrètement ou le frètement partiel ou total des navires. Cet amendement a pour objet de tenir compte du fait que de plus en plus souvent les armements affrètent des espaces à bord des navires et non des navires entiers. Il convient d'apporter cette précision car des sanctions pénales sont prévues en cas d'infraction à ces dispositions, ce qui rend nécessaire une définition précise des délits.

— Enfin, la commission a substitué, aux articles 4 et 8 du projet de loi, les mots « prélèvement financier » aux mots « sanction pécuniaire », considérant que le terme retenu n'est pas approprié, s'agissant de sanctions de type administratif (elles sont appliquées par la Direction générale des douanes) et non de sanctions pénales.

DEUXIEME PARTIE

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier

Principe de la rétorsion

L'article premier dispose que lorsque des mesures ou pratiques provenant d'autorités publiques ou d'entreprises ressortissant d'un Etat étranger portent atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France, des dispositions peuvent être prises afin d'en prévenir, réduire ou supprimer les effets.

La distinction entre les mesures et les pratiques est très importante car les atteintes à nos intérêts maritimes sont souvent le fait de mesures non officielles.

De même, il convient de préciser que ces mesures ou pratiques peuvent être le fait d'entreprises ou d'autorités publiques, car les entreprises sont quelquefois soutenues par l'Etat. A titre d'exemple, on peut signaler le cas, aux Philippines de lettres circulant entre armateurs et chargeurs philippins, excluant tous les autres transporteurs des contrats d'import-export et ce, en application de décrets gouvernementaux !

Ainsi, la précision de la rédaction de cet article permet-elle de se prémunir contre le plus grand nombre possible d'atteintes à nos intérêts maritimes ou commerciaux.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Art. 2

Définition des mesures ou pratiques portant atteinte aux intérêts maritimes de la France

Cet article énumère six catégories de mesures ou de pratiques considérées comme portant atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France et autorisant la prise des dispositions mentionnées à l'article premier.

Il s'agit :

1. des mesures ou pratiques contraires à un engagement international ;
2. des mesures ou pratiques établissant de manière directe ou indirecte une répartition unilatérale de cargaisons ;
3. des mesures fiscales ou assimilées liées à l'emploi de certains pavillons ainsi que de toutes mesures relatives à la réglementation des changes faisant obstacle à l'exécution des paiements afférents à l'exploitation des navires utilisés par un armement français ;
4. de la fixation ou de l'homologation unilatérale, par un gouvernement ou un organisme étranger, des taux de frêt applicables aux services rendus par un navire exploité par un armement français ;
5. des pratiques à caractère discriminatoire ;
6. des pratiques portant atteinte au principe d'une concurrence commerciale loyale en matière de transport maritime.

Il convient de noter que ces différentes rubriques sont de nature différente : certaines mesures ou pratiques sont bien définies et précises, d'autres sont d'ordre plus général, telles que celles contraires à un engagement international ou celles portant atteinte au principe d'une concurrence commerciale loyale en matière de commerce maritime qui vise en particulier tous les cas de concurrence déloyale provenant des pays à commerce d'Etat (tarifs de dumping). De même, la cinquième rubrique intitulée « pratiques à caractère discriminatoire », qui reprend simplement la formule générale de l'article 20 du code des douanes, permet d'agir librement et d'adopter les limitations, interdictions et sanctions énumérées aux articles 3 et 4 du projet de loi.

En revanche, les trois autres rubriques visent des mesures ou pratiques propres à certains Etats et qui sont bien connues dans le monde maritime.

A titre d'exemple, la rubrique numéro 2 « mesures ou pratiques établissant de manière directe ou indirecte une répartition unilatérale de cargaisons » concerne essentiellement les pays du Tiers Monde ou les pays de l'Est.

De même, les « mesures fiscales ou assimilées liées à l'emploi de certains pavillons » visent les chargeurs brésiliens qui peuvent déduire le montant du fret de leur déclaration d'impôts pour peu que celui-ci soit chargé sur un navire battant pavillon brésilien.

Enfin, la « fixation ou l'homologation unilatérale par un gouvernement des taux de fret applicables aux services rendus par un navire exploité par un armement français » est souvent pratiqué par l'Egypte, qui ne débloque pas les devises nécessaires au règlement des frets en France.

Votre commission vous propose, au septième alinéa de cet article, un **amendement** tendant d'une part à adopter une formulation plus conforme au droit international, faisant référence à la concurrence « commerciale et loyale », d'autre part à préciser qu'il s'agit de pratiques susceptibles d'entraîner une déstabilisation du trafic..

Sous réserve de cet amendement, votre commission vous propose d'adopter l'article 2.

Art. 3

Mesures pouvant être prises en cas d'atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France

L'article 3 énumère trois domaines dans lesquels des autorisations peuvent être exigées ou des interdictions prononcées en cas d'atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France : ces dispositions sont prises dans des conditions et selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. Il s'agit :

- du chargement ou du déchargement en France des marchandises autres qu'en transit transportées à bord de navires exploités par ou pour le compte d'entreprises ressortissant de l'Etat étranger concerné ;
- de l'affrètement par des entreprises françaises de navires exploités par ou pour le compte d'entreprises ressortissant de l'Etat étranger concerné ;
- du frètement à des entreprises ressortissant de l'Etat étranger concerné de navires exploités par des entreprises françaises.

Votre commission vous propose plusieurs modifications à cet article.

Au premier alinéa, elle estime superflu de préciser que les mesures prévues le seront « dans des conditions et selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat ». Cette précision figure en effet à l'article 11 du projet de loi relatif aux modalités d'application de l'ensemble du texte.

Par ailleurs, la commission propose aux troisième et quatrième alinéas de préciser que l'affrètement ou le frètement peut être total ou partiel ; il convient en effet de tenir compte du fait que de plus en plus souvent, dans le cadre notamment des consortia, les armements affrètent des espaces à bord des navires et non plus des navires entiers. Cette précision s'avère d'autant plus nécessaire que des sanctions pénales sont prévues en cas d'infraction aux dispositions énoncées à l'article 3 et qu'en vertu d'un principe bien connu en droit pénal, celles-ci ne peuvent s'appliquer qu'à un délit précis.

Sous réserve des **amendements** qu'elle vous soumet, votre commission vous propose d'adopter l'article 3 du projet de loi.

Art. 4

Sanctions pécuniaires

L'article 4 ajoute aux autorisations et interdictions prévues à l'article 3 des sanctions pécuniaires lourdes, tant sur les navires que sur les cargaisons.

S'agissant des sanctions pécuniaires portant sur les navires, leur montant, établi en fonction du volume du navire tel qu'il est défini pour le calcul des droits de port et de navigation, est fixé à 30 F. par mètre cube ou fraction de mètre cube, pour un navire dont le volume ne dépasse pas 50 000 mètres cubes.

Pour un navire dont le volume dépasse 50 000 mètres cubes, s'ajoutent à ce montant 20 F. par mètre cube pour chaque mètre cube compris entre 50 000 et 100 000 mètre cubes et de 10 F. par m³ au-delà de 100 000 mètre cubes.

La référence à l'unité de mètre cube est originale par rapport à d'autres textes du secteur maritime où l'on fait généralement référence à des tonnages. Cette unité sera sans doute plus facile à évaluer.

En ce qui concerne les sanctions pécuniaires portant sur les cargaisons, elles peuvent s'élever à 30 % de la valeur en douane des marchandises d'origine française ou à destination de la France transportées à bord de navires exploités par ou pour le compte d'entreprises ressortissant de l'Etat étranger concerné.

Votre commission approuve le principe de ces dispositions, sous réserve de trois amendements.

Le premier amendement tend à rédiger comme suit le premier alinéa : « Dans les cas énumérés à l'article 2, peuvent être également décidées ».

Cette modification a pour objet de préciser que les circonstances visées sont bien celles énumérées à l'article 2, et non celles résultant de l'application de l'article 3. Les sanctions prévues peuvent donc l'être soit avant les mesures d'autorisation ou d'interdiction, soit cumulativement.

L'amendement vise en outre à supprimer les mots « par arrêté ministériel ». Votre commission estime qu'il appartient au pouvoir réglementaire de fixer lui-même les modalités de son action.

Les deuxième et troisième amendements ont un objet identique : ils tendent à remplacer, aux deuxième et quatrième alinéas, les mots « sanction pécuniaire » par les mots « prélèvement financier ».

Si votre commission approuve le principe des sanctions proposées, elle considère que le terme retenu n'est pas approprié s'agissant de sanctions de type administratif (puisqu'elles sont appliquées par la Direction générale des douanes) et non de sanctions pénales. Les sanctions prévues sont en effet plutôt comparables à des taxes spéciales, mais compte tenu des compétences communautaires en matière de mesures tarifaires et paratarifaires, la législation française ne peut créer de taxes ayant des effets équivalents à des droits de douane. En conséquence, votre commission vous propose de qualifier lesdites sanctions de « prélèvements financiers », expression juridiquement moins ambiguë que le terme de « sanctions pécuniaires », et qui ne devrait pas créer de difficultés au plan communautaire. Cet amendement formel ne modifie en aucune façon le caractère répressif des sanctions créées par l'article 4.

Sous réserve des **amendements** qu'elle vous soumet, la commission vous propose d'adopter l'article 4.

Art. 5

Sanctions pénales applicables

L'article 5 prévoit les sanctions pénales applicables en cas de violation des dispositions de l'article 3 du projet de loi.

Il dispose que quiconque effectue, en violation d'une interdiction ou sans autorisation lorsqu'elle est requise, ou en infraction avec les conditions de l'autorisation, une opération de chargement, de déchargement, d'affrètement ou de frètement prévue par l'article 3, sera puni d'une amende de 70 000 à 500 000 F., amende qui sera portée au double en cas de récidive.

Il s'agit là de l'application de sanctions pénales de droit commun qui ne pose pas de problème particulier.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Art. 6

Tribunaux compétents

L'article 6 détermine les tribunaux compétents pour l'application des sanctions prévues à l'article 5. Il s'agit du tribunal correctionnel du lieu de commission de l'infraction, ou du lieu de résidence du prévenu, ou du lieu de sa dernière résidence connue, ou du lieu où le prévenu a été trouvé. Il est enfin précisé qu'à défaut de tout autre tribunal, le tribunal compétent est celui de Paris.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Art. 7

Agents habilités à rechercher et à constater les infractions

L'article 7 fixe la liste des agents habilités à rechercher et constater les infractions prévues à l'article 5.

Il s'agit, outre les officiers et agents de police judiciaire, des agents des douanes, des administrateurs des affaires maritimes et des officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes.

Le deuxième alinéa de cet article précise que les procès verbaux constatant les infractions sont transmises immédiatement au Procureur de la République par l'agent verbalisateur.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Art. 8

Conditions de calcul et de recouvrement des sanctions pécuniaires

Cet article prévoit que le calcul et le recouvrement des sanctions pécuniaires prévues à l'article 4 sont assurés par les services de la direction générale des douanes et des droits indirects selon les règles, garanties et sanctions applicables en la matière.

Par coordination avec l'article 4, votre commission vous propose un **amendement** tendant à remplacer les mots « sanctions pécuniaires » par les mots « prélèvements financiers ». Cette modification lui paraît d'autant plus indispensable que l'expression « recouvrement des sanctions » s'avère peu appropriée, surtout si on la rapproche de la fin de l'alinéa « selon les sanctions applicables en la matière » !

L'amendement, juridiquement fondé par l'article 4, semble donc s'imposer du point de vue formel à l'article 8.

Aussi votre commission vous propose-t-elle d'adopter cet article ainsi modifié.

Art. 9

Application dans le cadre des accords internationaux

L'article 9 précise que les dispositions de la présente loi s'appliquent sous réserve des traités ou accords internationaux qui lient la France, en particulier des traités instituant les communautés européennes.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Art. 10

Abrogation de l'article 20 du Code des douanes

Cet article propose l'abrogation de l'article 20 du Code des douanes.

L'objet même du projet de loi est de fixer les nouvelles mesures pouvant être prises en cas d'atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France.

Cette protection étant auparavant organisée dans le cadre de l'article 20 du Code des douanes, et les nouvelles dispositions devant s'y substituer, il convient d'abroger cet article.

Votre commission vous propose donc d'adopter cette suppression qui découle normalement des mesures prévues par le projet de loi.

Art. 11

Modalités d'application de la loi

L'article 11 renvoie à un décret en Conseil d'Etat les modalités d'application de la présente loi.

Votre commission vous propose d'adopter cet article.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qu'elle formule et des amendements qu'elle vous soumet, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous propose d'adopter le présent projet de loi.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

PROJET DE LOI

relatif aux mesures pouvant être prises en cas d'atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France,

Article premier.

Lorsque des mesures ou pratiques énumérées à l'article 2 ci-après provenant d'autorités publiques ou d'entreprises ressortissant d'un Etat étranger portent atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France, des dispositions peuvent être prises afin d'en prévenir, réduire ou supprimer les effets.

Art. 2.

Les mesures ou pratiques mentionnées à l'article 1^{er} sont les suivantes :

1. Mesures ou pratiques contraires à un engagement international ;

2. Mesures ou pratiques établissant de manière directe ou indirecte une répartition unilatérale de cargaisons ;

3. Mesures fiscales ou assimilées liées à l'emploi de certains pavillons ainsi que toutes mesures relatives à la réglementation des changes faisant obstacle à l'exécution des paiements afférents à l'exploitation des navires utilisés par un armement français ;

4. Fixation ou homologation unilatérale, par un gouvernement ou un organisme étranger, des taux de fret applicables aux services rendus par un navire exploité par un armement français ;

5. Pratiques à caractère discriminatoire ;

6. Pratiques portant atteinte au principe d'une concurrence commerciale loyale en matière de transport maritime.

Intitulé

Sans modification.

Article premier.

Conforme

Art. 2.

Alinéa sans modification.

6. ... concurrence commerciale et loyale en matière de transport maritime, susceptibles d'entraîner une destabilisation du trafic.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

Art. 3.

Dans les cas énumérés à l'article 2 de la présente loi, peuvent être soumis à autorisation ou interdits *dans des conditions et selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat* :

1. Le chargement ou le déchargement en France des marchandises autres qu'en transit transportées à bord de navires exploités par ou pour le compte d'entreprises ressortissant de l'Etat étranger concerné ;

2. L'affrètement par des entreprises françaises de navires exploités par ou pour le compte d'entreprises ressortissant de l'Etat étranger concerné ;

3. Le frètement à des entreprises ressortissant de l'Etat étranger concerné de navires exploités par des entreprises françaises.

Art. 4.

Dans les mêmes circonstances, peuvent également être décidées par arrêté ministériel :

1. Une sanction pécuniaire sur les navires exploités par ou pour le compte d'entreprises ressortissant de l'Etat étranger concerné, à l'occasion de leurs opérations commerciales dans les ports français.

Son montant, établi en fonction du volume du navire tel qu'il est défini pour le calcul des droits de port et de navigation, est fixé à 30 F par mètre cube ou fraction de mètre cube, pour un navire dont le volume ne dépasse pas 50 000 mètres cubes. Pour un navire dont le volume dépasse 50 000 mètres cubes s'ajoutent à ce montant 20 F par mètre cube pour chaque mètre cube compris entre 50 000 et 100 000 mètres cubes et de 10 F par mètre cube au delà de 100 000 mètres cubes ;

2. Une sanction pécuniaire s'élevant à 30 % de leur valeur en douane, sur les marchandises d'origine française ou à destination de la France, transportées à bord de navires exploités par ou pour le compte d'entreprises ressortissant de l'Etat étranger concerné.

Art. 3.

Dans les cas ...
... ou interdits.

1. Sans modification ;

2. L'affrètement total ou partiel par des entreprises...

... concerne ;

3. Le frètement total ou partiel à des entreprises

... françaises.

Art. 4.

Dans les cas énumérés à l'article 2, peuvent être également décidés :

1. Un prélèvement financier sur les navires...

... ports français.

Alinea sans modification.

2. Un prélèvement financier s'élevant...

... concerné.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

Art. 5.

Quiconque effectue, en violation d'une interdiction ou sans autorisation lorsqu'elle est requise, ou en infraction avec les conditions de l'autorisation, une opération de chargement, de déchargement, d'affrètement ou de frètement prévue par l'article 3 de la présente loi, sera puni d'une amende de 70 000 à 500 000 F.

En cas de recidive, la peine d'amende sera portée au double.

Art. 5

Conforme

Art. 6.

Les infractions prévues à l'article 5 de la présente loi sont de la compétence du tribunal correctionnel du lieu de commission de l'infraction, ou du lieu de résidence du prévenu, ou du lieu de sa dernière résidence connue, ou du lieu où le prévenu a été trouvé. A défaut de tout autre tribunal, le tribunal compétent est celui de Paris.

Art. 6

Conforme

Art. 7.

Outre les officiers et agents de police judiciaire, les agents des douanes, les administrateurs des affaires maritimes et les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes sont chargés de rechercher et constater les infractions prévues à l'article 5 de la présente loi.

Les procès-verbaux constatant lesdites infractions sont transmis immédiatement au Procureur de la République par l'agent verbalisateur.

Art. 7.

Conforme

Art. 8.

Le calcul et le recouvrement des *sanctions pécuniaires* prévues à l'article 4 de la présente loi sont assurés par les services de la direction générale des douanes et des droits indirects, selon les règles, garanties et sanctions applicables en la matière.

Art. 8.

Le calcul et le recouvrement des *prélèvements financiers* prévus...

... en la matière.

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Article 20 du Code des douanes (Loi n° 65 525 du 3 juillet 1965, art. 7.)</p> <p>« Lorsqu'un pays applique des mesures discriminatoires de nature à porter préjudice à l'exploitation des navires battant pavillon français, le Gouvernement est autorisé à prendre par décret en Conseil des Ministres, toutes dispositions appropriées aux circonstances à l'encontre des navires battant pavillon de ce pays ainsi qu'à l'encontre des cargaisons transportées par ces navires ou en provenance de ce pays. »</p>	<p>Art. 9</p> <p>Les dispositions de la présente loi s'appliquent sous réserve des traités ou accords internationaux qui lient la France, en particulier des traités instituant les Communautés européennes.</p>	<p>Art. 9.</p> <p>Conforme</p>
	<p>Art. 10.</p> <p>L'article 20 du Code des Douanes est abrogé.</p>	<p>Art. 10.</p> <p>Conforme</p>
	<p>Art. 11.</p> <p>Les modalités d'application des dispositions de la présente loi sont fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>	<p>Art. 11.</p> <p>Conforme</p>