CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. F. G. JACOBS

présentées le 30 mars 2000 *

1. Dans cette affaire, la Commission demande à la Cour de constater que, en maintenant inchangé en ce qui concerne les armateurs communautaires couverts par l'article 1er, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) [1], l'article 257, paragraphe 1, du code des douanes français, la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu dudit règlement.

2. L'article 1er, paragraphe 1, du règlement est ainsi rédigé:

«À partir du 1er janvier 1993, la libre prestation de services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre (cabotage maritime) s'applique aux armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État membre, sous réserve que ces navires remplissent toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans cet État membre, y compris les navires immatriculés dans le registre Euros dès que ce registre aura été approuvé par le Conseil.»

3. L'article 6 du même règlement contient certaines dérogations concernant la République française, ainsi formulées:

«1. Par dérogation, les services maritimes suivants effectués dans la Méditerranée et le long de la côte d'Espagne, du Portugal et de la France sont temporairement exemptés de l'application du présent règlement:

— les croisières, jusqu'au 1er janvier 1995,

* Langue originale: l'anglais.

1 — JO L 364, p. 7.

— le transport de marchandises stratégiques (pétrole, produits pétroliers et eau potable), jusqu'au 1er janvier 1997,

— les services effectués par des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes, jusqu'au 1er janvier 1998,

— les services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeurs, jusqu'au 1er janvier 1999.

2. Par dérogation, le cabotage avec les îles de Méditerranée et le cabotage concernant les archipels des Canaries, des Açores et de Madère, ainsi que de Ceuta et Melilla, les îles françaises le long de la côte Atlantique et des départements français d'outre-mer sont temporairement exemptés de l'application du présent règlement jusqu'au 1er janvier 1999.

3. ...»

4. La législation française en matière de cabotage maritime figure dans le code des douanes français du 11 mai 1977. L'article 257, paragraphe 1, de ce code prévoit que les transports effectués entre les ports de la France métropolitaine sont réservés au pavillon français. Toutefois, le ministre chargé de la marine marchande peut autoriser un navire étranger à assurer un transport déterminé.

5. Le gouvernement français ne conteste pas que la rédaction actuelle du code des douanes n'est pas conforme au règlement, et que le projet de loi modificative du code n'a pas encore été voté. Les autorités françaises invoquent toutefois deux mesures. Il s'agit, tout d'abord, d'une circulaire (circulaire n° 93-S-030, du 19 mars 1993) reprenant le contenu du règlement, publiée au *Bulletin officiel des douanes* n° 1139 de la même date. Ensuite, une note de bas de page a été ajoutée au texte de l'article 257 du code, qui fait référence au règlement avec son titre intégral (mais se limite à cela).

6. La Commission rétorque que ni la circulaire ni la note de bas de page ne sont de nature à faire disparaître le manquement consistant en une absence de modification du code. Nous approuvons ce point de vue. Seule la modification de la législation défectueuse peut mettre fin au manque-

ment. Ainsi que l'a jugé la Cour, l'incompatibilité de la législation nationale avec les dispositions du traité, même directement applicables, ne peut être définitivement éliminée qu'au moyen de dispositions internes à caractère contraignant ayant la même valeur juridique que celles qui doivent être modifiées [2]. Il est évident que la circulaire ne peut remédier à l'absence de modification du code.

7. En ce qui concerne la note de bas de page insérée sous l'article 257 du code, qui fait référence au règlement, elle est tout à fait insuffisante, à notre avis, puisque l'article est purement et simplement incompatible avec le règlement. Comme la Cour l'a jugé, «les principes de sécurité juridique et de protection des particuliers exigent que, dans les domaines couverts par le droit communautaire, les règles du droit des États membres soient formulées de manière non équivoque qui permette aux personnes concernées de connaître leurs droits et obligations d'une manière claire et précise et aux juridictions nationales d'en assurer le respect» [3]. Les dispositions du code ne satisfont manifestement pas à ces conditions.

2 — Arrêt du 15 octobre 1986, Commission/Italie (168/85, Rec. p. 2945, point 13).

3 — Arrêt du 21 juin 1988, Commission/Italie (257/86, Rec. p. 3249, point 12).

Conclusion

8. C'est pourquoi nous estimons que la Cour devrait:

1) constater que, en maintenant inchangé, en ce qui concerne les armateurs communautaires couverts par l'article 1er, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime), l'article 257, paragraphe 1, du code des douanes français, la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu dudit règlement;

2) condamner la République française aux dépens.