activités économiques. Les règles concernant la politique commune des transports, loin d'écarter ces règles fondamentales, ont pour objet de les compléter grâce à des actions communes. Dans la mesure où les objectifs du traité peuvent être atteints par les règles générales, celles-ci doivent recevoir application.

4. En vertu de l'article 84, paragraphe 2, les transports maritimes et aériens ne sont, tant que le Conseil n'en a pas décidé autrement, soustraits qu'aux règles du titre IV de la deuxième partie du traité, relatives à la politique commune des transports. Ils restent, au même titre que les autres modes de transports, soumis aux règles générales du traité.

5. Les dispositions de l'article 48 du traité et du règlement n° 1612/68 étant applicables dans l'ordre juridique de tout État membre et le droit communautaire ayant la primauté sur droit national, ces dispositions engendrent, dans le chef des intéressés, des droits que les autorités nationales doivent respecter et sauvegarder. Dès lors toute disposition contraire du droit interne leur est, de ce fait, devenue inapplicable.

6. Si l'article 48 et le règlement n° 1612/68 sont directement applicables dans le territoire de la République française, il n'en reste pas moins que le maintien, dans les conditions de l'espèce, du texte du Code du travail maritime donne lieu à une situation de fait ambiguë en maintenant, pour les sujets de droit concernés, un état d'incertitude quant aux possibilités qui leur sont réservées de faire appel au droit communautaire.

7. Le caractère absolu de l'interdiction des discriminations au sens de l'article 48, paragraphe 2, du traité CEE a pour effet, non seulement de permettre dans chaque État aux ressortissants des autres États membres un accès égal à l'emploi, mais également de garantir aux ressortissants nationaux qu'ils ne subiront pas les conséquences défavorables qui pourraient résulter de l'offre ou de l'acceptation, par des ressortissants des autres États membres, de conditions d'emploi ou de rémunération moins avantageuses que celles qui sont en vigueur dans le droit national.

   Ainsi il résulte du caractère général de l'interdiction et de l'objectif poursuivi que les discriminations sont interdites alors même qu'elles ne constituent qu'une entrave d'importance secondaire à l'égal accès à l'emploi et aux autres conditions de travail.

Dans l'affaire 167-73

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, représentée par son conseiller juridique, M. Marc Sohier, en qualité d'agent, ayant élu domicile à Luxembourg auprès du conseiller juridique de la Commission, M. Pierre Lamoureux, 4, boulevard Royal,

partie requérante,

contre

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, représentée par M. Robert Luc, ambassadeur, en

qualité d'agent, ayant élu domicile à Luxembourg, au siège de l'ambassade de France,

partie défenderesse,

ayant pour objet la constatation qu'en ne modifiant pas, en ce qui concerne les ressortissants des autres États membres, la disposition de l'article 3, alinéa 2, de la loi du 13 décembre 1926 portant Code du travail maritime, la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu des dispositions du traité CEE en matière de libre circulation des travailleurs, et, en particulier, en vertu des articles 1, 4 et 7 du règlement (CEE) n° 1612/68 du Conseil du 15 octobre 1968, relatif à la libre circulation des travailleurs à l'intérieur de la Communauté (JO n° L 257 du 19 octobre 1968, p. 2),

LA COUR,

composée de MM. R. Lecourt, président, A. M. Donner et M. Sørensen, présidents de chambre, R. Monaco, J. Mertens de Wilmars (rapporteur), P. Pescatore, H. Kutscher, C. Ó Dálaigh, A. J. Mackenzie Stuart, juges,

avocat général : M. G. Reischl
greffier : M. A. Van Houtte

rend le présent

ARRÊT

En fait

Attendu que les faits et les arguments des parties développés au cours de la procédure écrite peuvent être résumés comme suit :

I — Faits et procédure

L'article 3, alinéa 2, de la loi française du 13 décembre 1926, portant Code du travail maritime stipule que « le personnel d'un navire doit, dans une proportion définie par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, être fançais ».

L'arrêté ministériel du 21 novembre 1960 (JO de la République française du 1er décembre 1960, p. 10770), modifié par l'arrêté ministériel du 12 juin 1969 (JO de la République française du 13 juin 1969, p. 5923) pris en exécution de cette disposition, réserve sur les navires français, sauf dérogations individuelles, les emplois du pont, de la machine et du service radioélectrique aux personnes de

nationalité française et les emplois du service général du bord aux mêmes personnes dans la proportion de trois emplois sur quatre.

Estimant cet article 3 contraire aux dispositions des articles 1, 4 et 7 du règlement (CEE) n° 1612/68 du Conseil du 15 octobre 1968 (JO n° L 257 du 19 octobre 1968, p. 2), la Commission a, au terme d'un échange de correspondance, le 8 octobre 1971, invité le gouvernement français, conformément à l'article 169 du traité, à adapter sa législation en la matière aux dispositions communautaires. Par lettre du 30 novembre 1971, le gouvernement français s'engagea à déposer le projet de loi nécessaire à cet effet, « lors de la prochaine session parlementaire ».

Une seconde lettre du 18 avril 1972, réitérant l'invitation à régulariser l'infraction avant le 1er juillet 1972, ayant été laissée sans réponse, la Commission émit le 15 décembre 1972 et communiqua au gouvernement français le 29 décembre 1972 un avis motivé au sens de l'article 169, alinéa 1, du traité, l'invitant à prendre, dans un délai de 30 jours, les mesures requises.

Le 15 janvier 1973, le gouvernement français accusa réception de cet avis motivé et indiqua, par lettre du 6 février 1973, qu'un projet de loi, déposé au Parlement le 7 décembre 1972, avait été adopté en première lecture par l'Assemblée nationale et transmis au Sénat, mais que la clôture de la session parlementaire n'avait pas permis l'achèvement de la procédure d'adoption. Le gouvernement français s'engageait « à faire tout ce qui est en son pouvoir pour que l'examen du projet par le Sénat soit repris dès l'ouverture de la session ». Cet engagement n'ayant, selon la Commission, pas été respecté, elle saisit la Cour de justice, par recours daté du 11 septembre 1973.

Le recours a été enregistré au greffe de la Cour le 14 septembre 1973.

Sur rapport du juge rapporteur, l'avocat général entendu, la Cour a décidé qu'il n'y avait pas lieu de procéder à des mesures d'instruction préalable.

II — Conclusions des parties

La Commission conclut à ce qu'il plaise à la Cour :

a) juger et constater que la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu des dispositions du traité CEE en matière de libre circulation des travailleurs, et, en particulier, aux articles 1, 4 et 7 du règlement (CEE) n° 1612/68 du Conseil du 15 octobre 1968 relatif à la libre circulation des travailleurs à l'intérieur de la Communauté, en ce qu'elle n'a pas éliminé les dispositions discriminatoires de son Code du travail maritime concernant l'accès à l'emploi dans le secteur des transports maritimes,

b) condamner la République française aux dépens.

Le gouvernement français conclut à ce qu'il plaise à la Cour :

a) reconnaître que la Commission n'a pas établi son intérêt à agir,

b) à défaut, rejeter la thèse de la Commission,

c) condamner la Commission aux dépens.

III — Moyens et arguments des parties

Selon la *Commission* le gouvernement français semblerait avoir décidé de surseoir à la poursuite de la procédure nécessaire à l'élimination de la discrimination alléguée.

Il aurait, en outre, au cours des débats parlementaires, justifié le projet par des considérations d'opportunité, mais se serait refusé à reconnaître le bien-fondé de la thèse suivant laquelle les règles

générales du traité, en matière de libre circulation des travailleurs, s'appliquent également aux transports, y compris les transports maritimes. Il y aurait, dès lors, un intérêt de principe à faire trancher la contestation.

A — L'article 3, alinéa 2, de la loi française du 13 décembre 1926 serait en contradiction avec les articles 1, 4 et 7 du règlement n° 1612/68 du Conseil du 15 octobre 1968 (JO n° L 257 du 19 octobre 1968, p. 2), dans la mesure où il prescrit, au détriment des ressortissants des autres États membres, une discrimination dont l'importance est laissée à la discrétion de l'administration nationale et qui se traduit, à tout le moins, par une restriction potentielle dans l'accès aux emplois considérés.

B — On ne pourrait, selon la Commission, tirer argument du fait que le secteur des transports fait l'objet d'un titre spécifique (titre IV, articles 74 à 84) pour conclure à l'inapplicabilité des règles générales du traité à ce domaine. La structure même du traité impliquerait que son champ d'application s'étend, dans toutes ses éléments, à toutes les branches de l'économie, à tous les biens et à tous les services, de sorte que, chaque fois que des dispositions ou groupes de dispositions générales ne doivent pas être appliquées à un secteur déterminé, ces exceptions font l'objet de dispositions expresses. Tel serait le cas de l'article 61, paragraphe 1, qui excepte la matière des transports des règles générales en matière de libre circulation des services, et de l'article 77 qui limite, partiellement, l'application aux transports des règles de concurrence.

Ces deux exceptions confirmeraient que, pour le surplus, les règles générales s'appliquent, car dans le cas contraire elles auraient été superflues. Or, en ce qui concerne la libre circulation des travailleurs et sous réserve des limitations justifiées par des raisons d'ordre public, la seule exception prévue à l'application des dispositions y relatives, concernerait les emplois dans l'administration publique.

L'application des règles générales du traité au secteur des transports aurait d'ailleurs été admise implicitement par la Cour de justice par son arrêt du 31 mars 1971 (affaire 22-70, Commission/ Conseil, Recueil, 1971, p. 263).

C — On ne pourrait non plus invoquer l'article 84 du traité, qui, après avoir précisé dans son paragraphe 1 que les dispositions du titre IV s'appliquent aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, habilite, en son paragraphe 2, le Conseil à décider « si, dans quelle mesure, et par quelle procédure, des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime et aérienne ». Cette disposition, lue dans son ensemble, signifierait que les règles spéciales aux transports ne s'appliquent pas aux transports maritimes et aériens, mais il n'en résulterait pas pour autant que les autres dispositions du traité leur seraient inapplicables. La thèse contraire irait à l'encontre du principe de la sécurité juridique. Il serait en effet nécessaire, chaque fois qu'une activité aurait un rapport plus ou moins direct avec la navigation maritime ou aérienne, de définir un critère permettant de décider si l'activité considérée entre dans le champ d'application du traité ou si elle doit en être exclue.

D — Deux règlements du Conseil en matière de sécurité sociale auraient d'ailleurs confirmé l'application du principe de la libre circulation des travailleurs aux travailleurs salariés des entreprises de transport. Il s'agit des règlements n° 3 du 25 septembre 1958 concernant la sécurité sociale des travailleurs migrants (article 13 b) (JO du 16 décembre 1958, p. 561) et n° 1408/71 du 14 juin 1971 relatif à l'application des régimes de sécurité sociale aux travailleurs salariés et à leur famille qui se déplacent à l'intérieur de la Communauté (articles 13, b, et 4, paragraphe 2) (JO n° L 149 du 5 juillet 1971, p. 2).

Il ne ferait donc pas de doute que la clause discriminatoire de l'article 3, alinéa 2, de la loi française du 13 décembre 1926 est, depuis le 8 novembre 1968, date d'entrée en vigueur du règlement n° 1612/68 du Conseil, incompatible avec ce règlement.

E — La Commission note qu'une objection possible à la procédure engagée pourrait être tirée, d'une part, de l'effet direct du règlement n° 1612/68, qui confère aux particuliers la possibilité de faire valoir leurs droits devant les juridictions nationales et, d'autre part, de l'existence d'instructions administratives nationales qui tendraient à assurer la non-application de la législation incriminée en attendant sa modification par voie législative.

Sur le premier point, la Commission indique qu'à son avis la méconnaissance du règlement n° 1612/68 peut faire l'objet d'un recours au titre de l'article 169, quelles que soient la portée de ce règlement dans l'ordre juridique interne et l'étendue des droits qu'il confère aux ressortissants des États membres devant les juridictions nationales. La Cour aurait souligné que les deux actions poursuivent des buts et ont des effets différents (arrêt du 17 février 1970, Commission/République italienne, affaire 31-69, Recueil, 1970, p. 25).

Sur le second point, la Commission pense que le maintien en vigueur, dans la législation d'un État membre, de dispositions incompatibles avec les dispositions d'un règlement communautaire, constitue, en soi, un manquement aux obligations communautaires. Ce maintien, contraire à l'obligation formulée à l'article 5 du traité, créerait, en tout état de cause, une équivoque dans l'esprit des justiciables et les obligerait à engager des procédures judiciaires devant les juges nationaux ou, à tout le moins, ainsi qu'il résulterait de l'examen de l'arrêté ministériel du 21 novembre 1960, modifié par celui du 12 juin 1969, pris en exécution de la loi litigieuse, à solliciter une dérogation à l'interdiction, ce qui, en soi, constituerait déjà une discrimination.

Dans son mémoire en défense, le *gouvernement français* expose, en ordre principal, que le litige est sans objet et, subsidiairement, que la Commission n'aurait pas établi de manière suffisante, son intérêt à agir.

Le litige serait sans objet, parce que le gouvernement français, loin d'avoir renoncé à poursuivre la procédure législative, s'attacherait, au contraire, quelles que soient les difficultés sociales prévisibles, à la faire aboutir. La disparition du prétendu manquement à la date de la promulgation de la future loi devrait entraîner la constatation que les recours de la Commission est devenu sans objet.

Au cas où la Cour considérerait que, nonobstant la disparition de l'objet du litige, à la date de la promulgation de la loi, celui-ci n'en existait pas moins à la date d'introduction de la requête, il faudrait néanmoins considérer l'absence d'intérêt de la Commission, celle-ci ne démontrant pas que l'application d'éventuelles obligations communautaires aurait été mise en échec. Aucune discrimination n'aurait été opposée à un ressortissant d'un État membre et il n'y aurait, d'autre part, aucun risque d'équivoque dans l'esprit des justiciables ou des administrations publiques.

Dans son mémoire en réplique, la *Commission* répond qu'il y aurait, de toute façon, un intérêt de principe à poursuivre la procédure, en raison de la controverse juridique subsistant en ce qui concerne l'applicabilité des règles générales du traité au secteur des transports, en particulier aux transports maritimes et aériens.

En ce qui concerne son intérêt à agir contre les manquements aux obligations incombant aux États membres, la Commission observe que cet intérêt existe indépendamment du point de savoir si des justiciables ont effectivement été victimes de ces manquements.

En outre l'analyse des effets de l'arrêté ministériel du 21 novembre 1960,

modifié par celui du 12 juin 1969, démontrerait l'existence effective d'une situation discriminatoire. Les « instructions administratives » auxquelles le gouvernement français fait allusion, ne pourraient, en effet, avoir d'autre objet que de donner ordre aux autorités compétentes d'accorder systématiquement des dérogations en faveur des candidats à l'emploi, ressortissants d'États membres. Ces candidats devraient cependant solliciter une telle dérogation et introduire une procédure plus ou moins longue à laquelle les travailleurs français ne sont pas soumis, ce qui constituerait déjà une discrimination.

Un risque d'équivoque subsisterait du fait que le gouvernement français persiste à contester l'applicabilité du règlement n° 1612/68 du Conseil aux transports maritimes.

Dans le mémoire en duplique, le *gouvernement français* rappelle d'abord l'argumentation qu'il a déjà developpée dans le mémoire en défense. La Commission n'aurait pas d'intérêt à agir parce que, malgré les termes de la loi incriminée, il n'y aurait, dans les faits, aucune discrimination à l'égard des ressortissants des autres États membres, les directives données verbalement aux administrateurs des services maritimes leur imposant de traiter les ressortissants de la Communauté de la même façon que les Français. Ces ressortissants ne devraient ni engager une procédure ni subir de délais pour obtenir, par dérogation, le droit d'occuper un emploi. Il leur suffirait, comme à tout Français, d'être titulaire d'un livret professionnel dont les conditions de délivrance seraient les mêmes pour eux et pour les nationaux, ou d'une promesse d'engagement de la part d'un armateur.

Sur le plan de l'interprétation du traité et des obligations qui en dérivent pour les États membres, le gouvernement français conteste cependant la thèse de la Commission selon laquelle les règles générales du traité s'appliqueraient au secteur des transports sauf dans la mesure où des dispositions particulières y dérogent.

Il rejette en premier lieu l'argumentation selon laquelle le fait que les articles 61 et 77 du traité prévoient expressément que certaines règles du traité, notamment celles relatives aux prestations de service (article 61) et certaines de celles relatives aux aides d'État (article 77) ne sont pas applicables en matière de transport, permettrait de conclure, a contrario, que les autres règles du traité s'y appliquent effectivement. Ces dispositions ne fourniraient pas de soutènement à pareil raisonnement a contrario, en tout cas pas en ce qui concerne les transports maritimes qui, quant à eux, échappent précisément à la réglementation communautaire relative aux transports, tant que le Conseil n'en a pas décidé autrement.

Le gouvernement français fait, en second lieu, valoir que le système général du traité s'opposerait à ce que les règles de celui-ci et en particulier celles relatives à la libre circulation des travailleurs, s'appliquent eo ipso aux transports maritimes.

Le traité comporterait, à côté de dispositions de caractère tout à fait général, tels les articles liminaires ou ceux relatifs aux institutions, des dispositions relatives à des objets déterminés tels que la libre circulation des marchandises, celle des personnes, des services et des capitaux, l'agriculture et, entre autres, celles relatives aux transports (articles 74 à 84). Ces dernières dispositions, justifiées à la fois par les aspects spéciaux des transports (article 75) et par la circonstance qu'en la matière les objectifs du traité sont poursuivis dans le cadre d'une politique commune (article 74), seraient « sur un pied d'égalité » avec les autres dispositions du traité, et elles feraient un sort particulier aux transports maritimes. Si ces derniers doivent, eux aussi, faire l'objet d'une politique commune, le traité ne ferait cependant qu'annoncer cette politique sans même en esquisser les grandes lignes, de sorte qu'en matière de transports maritimes « tout est projeté dans la politique commune que le Conseil a pour mission d'établir conformément à l'article 84, paragraphe 2 ».

Dans ces conditions il ne serait pas possible que le renvoi à l'avenir, en ce qui concerne les transports maritimes, de l'établissement d'une politique commune serait le signe d'une volonté de soumettre ces transports aux règles générales du traité, même à titre provisoire.

La thèse de la Commission conduirait d'ailleurs, selon la partie défenderesse, à de résultats paradoxaux, car elle aboutirait à refuser aux transports maritimes, parce qu'ils sont, hic et nunc, soustraits à la politique commune des transports, le bénéfice des dérogations au traité, par exemple en matière d'aides, qui ont pour objet d'adapter les règles du traité aux exigences propres des transports et dont bénéficient les transports terrestres et par eaux intérieures.

S'il est conscient de l'intérêt qu'il y a à réaliser la libre circulation des travailleurs, le gouvernement français estime cependant que cet objectif ne pourrait être recherché au mépris des règles du traité. Le Conseil pourrait décider que cette libre circulation forme un des éléments de la politique commune prévue pour les transports maritimes comme pour les autres transports.

Cette voie communautaire n'ayant pas été suivie, le gouvernement français, qui considère cette libération comme judicieuse, a pris l'initiative de proposer au Parlement de la République un projet de loi introduisant cette modification, mais qui, pour l'instant, a été rejeté. Cette initiative n'empêcherait pas qu'il serait toujours d'avis que des dispositions devant régir les transports maritimes doivent faire l'objet d'une décision du Conseil, pour être conforme à l'article 84, paragraphe 2, et que les décisions du Conseil doivent s'inscrire dans une politique commune des transports, dont l'établissement est exigé par l'article 3 du traité.

Le gouvernement français conclut en précisant que sa position ne serait pas, comme l'affirmerait la Commission, qu'aucune disposition du traité ne serait, sans décision préalable prise par le Conseil, applicable au secteur des transports maritimes et aériens. Il est clair que bon nombre de dispositions générales du traité, parmi lesquelles les dispositions institutionnelles, peuvent être appliquées aux transports maritimes. Par contre, toute application des règles de fond devrait tenir compte des exigences des articles 3 et 84, paragraphe 2.

Cette position serait confirmée par la pratique du Conseil. Le règlement n° 141 du 26 novembre 1962 (JO du 28 novembre 1962, p. 2751) aurait précisé que la réglementation de la concurrence ne pourrait s'appliquer aux transports maritimes aussi longtemps que des dispositions appropriées aux besoins propres de ce domaine n'auraient pas été prises. De même le programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement, adopté par le Conseil le 18 décembre 1961, ne comporterait pas d'échéancier pour les transports maritimes et aériens. Il laisserait au Conseil le soin de se prononcer à l'unanimité sur le programme général dans les domaines de la navigation maritime et aérienne.

Se fondant sur ce que le Conseil n'aurait pas pris la décision d'étendre aux transports maritimes le champ d'application du règlement n° 1612/68, le gouvernement français conclut au rejet de la thèse de la Commission.

Attendu qu'au cours de la procédure orale, le 12 février 1974, les parties ont développé les arguments exposés au cours de la procédure écrite.

La partie requérante a été représentée par son agent, M. Marc Sohier, la partie défenderesse a été représentée par MM. Delacharrière, ministre plénipotentiaire, et Georges Sidère, conseiller.

Attendu que l'avocat général a présenté ses conclusions à l'audience du 6 mars 1974.

En droit

1 Attendu que, par requête déposée le 14 septembre 1973, la Commission a saisi la Cour, en application de l'article 169 du traité instituant la Communauté économique européenne, d'un recours visant à faire reconnaître qu'en n'éliminant pas, en ce qui concerne les ressortissants des autres États membres, la disposition de l'article 3, alinéa 2, de la loi française du 13 décembre 1926, portant Code du travail maritime modifié par l'ordonnance n° 58-1358 du 27 décembre 1958, la République française aurait manqué aux obligations qui lui incombent en vertu des dispositions du traité relatives à la libre circulation des travailleurs et des articles 1, 4 et 7 du règlement n° 1612/68 du Conseil du 15 octobre 1968 (JO n° L 257 du 19 octobre 1968, p. 2) relatif à la libre circulation des travailleurs au sein de la Communauté ;

2 attendu que, selon l'article 3, alinéa 2, de la loi précitée, le personnel d'un navire doit, dans une proportion définie par arrêté du ministre de la marine marchande, être de nationalité française ;

3 que, par arrêté ministériel du 21 novembre 1960 (JO de la République française du 1er décembre 1960, p. 10 770) modifié par celui du 12 juin 1969 (JO de la République française du 13 juin 1969, p. 5923), il a été décidé que, sauf dérogations individuelles accordées par les autorités administratives territoriales compétentes, les emplois du pont, de la machine et du service radioélectrique à bord des navires de commerce, de pêche ou de plaisance, sont réservés aux personnes de nationalité française, et les emplois du service général dans la proportion de trois emplois sur quatre ;

4 attendu que, selon la Commission, l'article 3, alinéa 2, serait, dans la mesure où il concerne les ressortissants des autres États membres, incompatible avec l'article 48 du traité selon lequel la libre circulation des travailleurs implique l'abolition de toute discrimination fondée sur la nationalité, en ce qui concerne l'emploi, la rémunération et les autres conditions de travail ;

5 que le maintien de la disposition incriminée serait également incompatible avec le règlement n° 1612/68 et, plus spécialement, avec son article 4 selon lequel les dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres limitant, en nombre ou en pourcentage, par entreprise, par branche d'activité, par région ou à l'échelon national, l'emploi des étrangers, ne sont pas applicables aux ressortissants des autres États membres ;

6 attendu que le gouvernement de la République française fait d'abord valoir que la Commission ne justifierait pas d'un intérêt à agir parce que, malgré le maintien de la disposition litigieuse, il ne serait fait, dans son application, aucune discrimination entre les ressortissants français et ceux des autres États membres, compte tenu de ce que des directives données verbalement aux administrateurs des services maritimes imposeraient « de traiter les ressortissants de la Communauté comme les Français », de sorte que ces ressortissants ne seraient pas « tenus d'engager une procédure ni de subir des délais pour obtenir, par dérogation, le droit d'occuper un emploi » ;

7 que cependant le gouvernement de la République française considère que c'est sans y être tenu par les dispositions du traité qu'il exempterait les ressortissants des États membres de la disparité de traitement contenue dans le texte de la loi susdite ;

8 qu'il soutient en effet que les règles du traité en matière de libre circulation des travailleurs ne s'appliqueraient pas au secteur des transports et, en tout cas, pas au secteur des transports maritimes tant que le Conseil n'en aura pas décidé ainsi, conformément à l'article 84, paragraphe 2, du traité ;

9 qu'il résulterait des articles 3, littera e, et 74 du traité que les règles de celui-ci relatives à l'ensemble des activités économiques couvertes par lui, et notamment les articles 48 à 51, ne s'appliqueraient aux transports que dans le cadre d'une politique commune ;

10 qu'il appartiendrait exclusivement au Conseil de décider de la mise en œuvre de cette politique conformément à la procédure prévue, à cette fin, par l'article 75 ;

11 qu'il en serait d'autant plus ainsi des transports maritimes qu'ils échapperaient, en vertu de l'article 84, paragraphe 2, à l'application des articles 74 à 84 du traité, ledit paragraphe 2 disposant seulement que le Conseil, statuant à l'unanimité, pourra décider si, dans quelle mesure, et par quelle procédure des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime et aérienne ;

12 qu'enfin, les aspects spéciaux des transports, dont l'article 75 oblige de tenir compte, rendraient impossible l'application d'un grand nombre des dispositions du traité relatives à l'ensemble des activités économiques aux transports et, a fortiori, aux transports maritimes et aériens ;

A — Sur la recevabilité du recours

13 Attendu que le gouvernement de la République française a contesté l'existence, dans le chef de la Commission, d'un intérêt à agir ;

14 que ce moyen peut être compris, soit comme visant la recevabilité du recours, soit comme tendant à dénier l'existence du manquement allégué ;

15 attendu que, dans l'exercice des compétences qu'elle tient des articles 155 et 169 du traité, la Commission n'a pas à démontrer l'existence d'un intérêt à agir puisque, dans l'intérêt général communautaire, elle a, d'office, pour mission de veiller à l'application du traité par les États membres et de faire constater, en vue de leur cessation, l'existence de manquements éventuels aux obligations qui en dérivent ;

16 que le recours est recevable ;

B — Sur l'interprétation de l'article 84, paragraphe 2, du traité

17 Attendu que, pour déterminer si, dans le domaine des transports, les États membres sont tenus par les obligations prévues aux articles 48 à 51 du traité, il y a lieu de considérer la place du titre IV de la deuxième partie du traité, relatif aux transports, dans le système général de celui-ci et celle de l'article 84, paragraphe 2, dans ce titre ;

18 que, selon l'article 2 du traité, placé en tête des principes généraux qui le gouvernement, la Communauté a pour mission de promouvoir un développement harmonieux des activités économiques dans l'ensemble de la Communauté par l'établissement d'un marché commun et le rapprochement progressif des politiques économiques des États membres ;

19 que l'instauration du marché commun vise donc la totalité des activités économiques dans la Communauté ;

20 que la « deuxième partie » du traité, consacrée aux fondements de la Communauté, a essentiellement pour objet d'établir les bases de ce marché commun, à

savoir, d'une part, la libre circulation des marchandises (titre I) et, d'autre part, la libre circulation des personnes, des services et des capitaux (titre III) ;

21 que, conçues pour être applicables à l'ensemble des activités économiques, ces règles fondamentales ne peuvent être écartées qu'en vertu des stipulations expresses du traité ;

22 que pareille dérogation fait, notamment, l'objet du paragraphe 2 de l'article 38 selon lequel les règles prévues pour l'établissement du marché commun sont applicables aux produits agricoles, sauf dispositions contenues dans le titre II de cette même partie ;

23 qu'en ce qui concerne les transports, objet du titre IV de cette partie, il convient donc de rechercher, en replaçant l'article 84, paragraphe 2, dans le cadre de ce titre, si les dispositions de ce dernier comportent pareille dérogation ;

24 attendu qu'en mentionnant les objectifs du traité, l'article 74 renvoie aux dispositions des articles 2 et 3, à la réalisation desquels les dispositions fondamentales applicables à l'ensemble de l'activité économique concourent au premier chef ;

25 que les règles concernant la politique commune des transports, loin d'écarter ces règles fondamentales, ont donc pour objet de les mettre en œuvre et de les compléter grâce à des actions communes ;

26 que, dès lors, dans la mesure où ces objectifs peuvent être atteints par lesdites règles générales, celles-ci doivent recevoir application ;

27 attendu que les transports, se matérialisant principalement en prestations de service, il a été estimé nécessaire, compte tenu des aspects spéciaux de cette branche d'activité, de les soumettre en cette matière à un régime particulier ;

28 que, dans ce but, une dérogation expresse a été prévue par l'article 61, paragraphe 1, selon lequel la libre circulation des services en matière de transports « est régie par les dispositions du titre relatif aux transports », confirmant ainsi que, dans la mesure où des dérogations ne sont pas prévues, les règles générales du traité doivent être appliquées ;

29 attendu que l'article 84, en son paragraphe 1, décide que les dispositions du titre relatif aux transports s'appliquent aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ;

30 qu'en son paragraphe 2, il prévoit qu'en ce qui concerne les transports maritimes, le Conseil pourra décider si, dans quelle mesure et par quelle procédure, des dispositions appropriées pourront être prises ;

31 que, loin d'écarter l'application du traité à ces matières, il prévoit seulement que les dispositions spécifiques du titre relatif aux transports ne s'y appliqueront pas de plein droit ;

32 que, dès lors, si, en vertu de l'article 84, paragraphe 2, les transports maritimes et aériens sont, tant que le Conseil n'en a pas décidé autrement, soustraits aux règles du titre IV de la deuxième partie du traité, relatives à la politique commune des transports, ils restent, au même titre que les autres modes de transports, soumis aux règles générales du traité ;

33 qu'il s'ensuit que l'application au domaine de transports maritimes des articles 48 à 51 constitue pour les États membres non une faculté, mais une obligation ;

C — Sur l'existence d'un manquement

34 Attendu qu'en contestant un intérêt à agir dans le chef de la Commission, le gouvernement de la République française a également entendu dénier l'existence, en l'espèce, d'un manquement résultant du seul maintien, dans l'ordre juridique national, du texte litigieux sans que soit prise en considération l'application qui en serait faite dans la pratique ;

35 attendu qu'une appréciation correcte de la situation juridique aurait dû amener les autorités françaises à constater que, les dispositions de l'article 48 du traité et du règlement n° 1612/68 étant directement applicables dans l'ordre juridique de tout État membre et le droit communautaire ayant la primauté sur le droit national, ces dispositions engendrent, dans le chef des intéressés, des droits que les autorités nationales doivent respecter et sauvegarder et que, dès lors, toute disposition contraire du droit interne leur est, de ce fait, devenue inapplicable ;

36 attendu qu'en réponse à une lettre de mise en demeure conformément à l'article 169, premier alinéa, du traité, adressée le 8 octobre 1971 par la Commission au gouvernement français, celui-ci a rappelé, dans une lettre du 30 novembre 1971, qu'il avait déjà à plusieurs reprises marqué son intention de procéder à la révision de l'article 3, alinéa 2, du Code du travail maritime ;

37 que, par cette même lettre, ce gouvernement s'est déclaré prêt à déposer le projet de loi nécessaire lors de la session parlementaire 1972-1973 ;

38 qu'à la suite de l'avis motivé de la Commission du 15 décembre 1972 le gouvernement français a fait savoir qu'il avait déposé au Parlement le projet de loi en cause et qu'il ferait ce qui était en son pouvoir pour le faire adopter ;

39 qu'il ressort de l'exposé des motifs du projet de loi présenté à l'Assemblée nationale le 7 décembre 1972 que le gouvernement « souhaite ... modifier le Code du travail maritime afin de supprimer les discriminations qui subsistent au détriment des ressortissants des États membres de la Communauté » ;

40 qu'il résulte à la fois des débats devant la Cour et des prises de position exprimées au cours des travaux parlementaires que, dans l'état actuel des choses, la libre circulation des travailleurs dans le secteur en cause continue d'être considérée par les autorités françaises comme n'étant pas de droit, mais dépendant de leur volonté unilatérale ;

41 qu'il s'ensuit que si la situation juridique objective est claire en ce sens que l'article 48 et le règlement n° 1612/68 sont directement applicables dans le territoire de la République française, il n'en reste pas moins que le maintien, dans ces conditions, du texte du Code du travail maritime donne lieu à une situation de fait ambiguë en maintenant, pour les sujets de droit concernés, un état d'incertitude quant aux possibilités qui leur sont réservées de faire appel au droit communautaire ;

42 que cette insécurité ne peut qu'être renforcée par le caractère interne et verbal des instructions purement administratives qui écarteraient l'application de la loi nationale ;

43 attendu que la libre circulation des personnes et, en particulier, des travailleurs constitue, ainsi qu'il ressort à la fois de l'article 3, littera c, du traité

et de la place des articles 48 à 51 dans la deuxième partie de ce dernier, un des fondements de la Communauté ;

44 qu'elle implique, selon l'article 48, paragraphe 2, l'abolition de toute discrimination fondée sur la nationalité, quelle qu'en soit la nature ou la gravité, entre les travailleurs des États membres, en ce qui concerne l'emploi, la rémunération et les autres conditions de travail ;

45 que le caractère absolu de cette interdiction a d'ailleurs pour effet non seulement de permettre dans chaque État aux ressortissants des autres États membres un accès égal à l'emploi, mais également, conformément au but visé à l'article 117 du traité, de garantir aux ressortissants nationaux qu'ils ne subiront pas les conséquences défavorables qui pourraient résulter de l'offre ou de l'acceptation, par des ressortissants des autres États membres, de conditions d'emploi ou de rémunération moins avantageuses que celles qui sont en vigueur dans le droit national, pareilles offre ou acceptation étant interdites ;

46 qu'ainsi il résulte du caractère général de l'interdiction de discriminations visée à l'article 48 et de l'objectif poursuivi par leur abolition qu'elles sont interdites alors même qu'elles ne constitueraient qu'une entrave d'importance secondaire en ce qui concerne l'égalité dans l'accès à l'emploi et les autres conditions de travail ;

47 que l'insécurité créée par le maintien inchangé du texte de l'article 3 du Code du travail maritime constitue pareille entrave ;

48 qu'il s'ensuit qu'en maintenant inchangées, dans ces conditions, en ce qui concerne les ressortissants des autres États membres, les prescriptions de l'article 3, alinéa 2, du Code du travail maritime, la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 48 du traité et de l'article 4 du règlement n° 1612/68 du Conseil du 15 octobre 1968 ;

Sur les dépens

49 Attendu qu'aux termes de l'article 69, paragraphe 2, du règlement de procédure, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens ;

50 qu'en l'espèce la République française a succombé en ses moyens ;

51 qu'il convient donc de la condamner aux dépens ;

par ces motifs,

LA COUR,

déclare et arrête :

1) **en maintenant inchangées, en ce qui concerne les ressortissants des autres États membres, les prescriptions de l'article 3, alinéa 2, du Code du travail maritime, la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 48 du traité et de l'article 4 du règlement n° 1612/68 du Conseil du 15 octobre 1968 ;**

2) **la République française est condamnée aux dépens.**

Lecourt Donner Sørensen Monaco Mertens de Wilmars
Pescatore Kutscher Ó Dálaigh Mackenzie Stuart

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg le 4 avril 1974.

Le greffier
A. Van Houtte

Le président
R. Lecourt