

# N° 210

## SENAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

Annexe au procès-verbal de la séance du 17 avril 1980

### RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan sur le projet de loi relatif à la communication de documents et renseignements à des autorités étrangères dans le domaine du commerce maritime et des transports par air.*

Par M. Bernard LEGRAND

Sénateur

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, *président* ; Robert Laucournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, *vice-présidents* ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Raymond Dumont, André Barroux, *secrétaires* ; Octave Bajeux, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billié-maz, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumont, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo, Maurice Jannetti, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Serge Mathieu, Marcel Mathy, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mossion, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmantier, Albert Pen, Pierre Perrin, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, François Prigent, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepied, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

---

Voir le numéro

SÉNAT: 469 (1978-1979)

Transports aériens. — Transports maritimes

## SOMMAIRE

Extension aux transports aériens de l'interdiction faite aux personnels des compagnies de transport maritime, par la loi du 26 juillet 1968, de communiquer aux autorités publiques étrangères certains documents ou renseignements d'ordre économique ou financier concernant leur entreprise.

Mesdames, Messieurs,

Lors de sa réunion du 19 juillet 1968, le Sénat a adopté un projet de loi répondant au même objet que celui que nous examinons aujourd'hui, interdisant aux personnels des compagnies maritimes de communiquer aux autorités publiques étrangères certains documents ou renseignements relatifs aux transports par mer.

Dans son excellent rapport, notre collègue M. Joseph YVON justifiait les principales dispositions de ce texte par la nécessité de faire face à la menace que faisait peser sur notre armement maritime l'attitude adoptée par les autorités américaines à l'égard des armements maritimes à l'instigation du département de la justice.

Cette administration prétend, en effet, remettre en cause la possibilité d'exemption des dispositions de la loi anti-trust instituée au bénéfice des conférences maritimes par le shipping Act de 1915, sous réserve de l'accord d'une commission fédérale maritime (F.M.C.) habilitée à examiner les demandes des compagnies intéressées.

La pression des autorités américaines est devenue depuis 5 ans d'autant plus vive que le F.M.C. lui-même qui faisait preuve, précédemment d'un certain libéralisme et d'une certaine célérité pour examiner les demandes qui lui étaient présentées se montre aujourd'hui beaucoup plus rigoriste et fait traîner en longueur l'étude des dossiers.

Face à ces investigations de plus en plus pressantes et à ces procédures dilatoires des autorités américaines, la portée pratique de notre loi du 19 juillet 1968 et des législations parallèles adoptées par les principales puissances maritimes ne nous paraît pas à vrai dire très efficace et convaincante. Nous n'en voyons pour preuve que les poursuites dont ont été l'objet les sept armements dont le nôtre : Compagnie générale maritime (associés au sein de l'Atlantic Container Line) et qui, sommés de comparaître devant un grand jury, et s'étant finalement résignés, pour éviter une condamnation lourde de conséquences, à verser, chacun, une amende de composition d'un montant d'un million de dollars, ne se trouvent pas pour autant à l'abri d'actions entreprises présentement contre elles par des chargeurs américains !

Si les législations nationales mises en place permettent en effet à nos nationaux et à d'autres agents européens d'arguer de l'interdiction de communication de documents qui leur est faite pour ne pas répondre aux demandes de renseignements, l'administration des U.S.A. a malheureusement la possibilité de réunir les pièces nécessaires en s'adressant aux armements américains concernés. De plus, la communication d'un minimum d'informations au F.M.C. est nécessaire pour obtenir l'exemption des dispositions de la loi anti-trust, sans laquelle l'interdiction de toute entente est « ipso facto » applicable.

Ces considérations permettent de mesurer combien se trouve aujourd'hui limitée la portée de dispositions législatives que nous avons adoptées et, par conséquent, aléatoires celles qu'on nous propose d'étendre à l'aviation civile.

\*

\* \*

Concernant le transport aérien, les mêmes difficultés se font jour depuis six ans déjà. C'est ainsi qu'en 1974 deux représentants d'Air France, ayant participé à une conférence tarifaire internationale, ont été appelés à comparaître devant la juridiction américaine pour violation alléguée à la loi anti-trust, et sommés de fournir des renseignements sur les négociations et accords tarifaires conclus à l'issue de cette conférence.

Par ailleurs, nous assistons actuellement sous couvert de « déréglementation » à une prolifération d'initiatives des U.S.A. prétendant étendre à l'étranger la législation et la réglementation fédérale.

Nos ressortissants risquent d'y être soumis dans des affaires commerciales d'importance mettant en jeu les intérêts de nos entreprises nationales.

Enfin, la décision la plus grave a été celle du Bureau américain de l'aviation civile (C.A.B.) de retirer à l'I.A.T.A. (dont Air France et l'U.T.A. sont membres) l'exonération qui lui a permis de fonctionner depuis 1946 en dérogation à la législation anti-trust des Etats-Unis.

Cette attitude américaine explique qu'un certain nombre d'Etats aient déjà adopté ou soient sur le point de le faire une législation renforçant celle précédemment mise en œuvre. On peut citer l'Australie, dont le Parlement a adopté en 1978 une loi interdisant aux entreprises australiennes de fournir des informations aux tribunaux américains, et la Grande-Bretagne dont le gouvernement a annoncé le dépôt prochain d'une proposition de loi visant à assurer aux compagnies britanniques et à leurs représentants une meilleure protection contre les lois des Etats-Unis.

Si nos renseignements sont bien exacts, le gouvernement britannique irait même bien au-delà des dispositions que nous prévoyons puisque l'interdiction de communication de documents s'étendrait à *tous domaines commerciaux mettant en cause les intérêts économiques du Royaume-Uni* et que des poursuites pourraient être engagées et des mesures de rétorsion économique prises contre toute personne ayant utilisé de tels documents ou en ayant tiré bénéfice.

Cependant, et en dépit d'un effort de concertation internationale qui paraît se faire jour et dont nous nous réjouissons, l'exemple de la loi de 1968 ne doit pas nous laisser trop d'illusions. Le problème majeur reste posé d'une réglementation unilatérale par les Etats-Unis d'une activité par essence internationale. La question devra donc être tranchée au niveau des relations internationales par une action conjuguée des principaux partenaires des U.S.A.

En attendant qu'une telle action puisse être conduite auprès des autorités américaines, nous souhaiterions connaître sur ce point l'opinion et les intentions du gouvernement.

## EXAMEN DES ARTICLES

### Article premier

Le titre de la loi n°68-678 du 26 juillet 1968, relative à la communication de documents et renseignements à des autorités étrangères dans le domaine du commerce maritime, est modifié ainsi qu'il suit :

«Loi relative à la communication de documents et renseignements à des autorités étrangères dans le domaine du commerce maritime et des transports par air».

### *Commentaires*

Comme nous l'avons précédemment indiqué l'objet de cet article est de tenir compte de l'application aux transports aériens des dispositions relatives à l'interdiction de communiquer des documents, qui ne visaient jusqu'à maintenant que le commerce maritime.

Sans contester cette modification à l'intitulé de la loi du 26 juillet 1968, nous pensons toutefois qu'il n'est pas pleinement satisfaisant de faire référence, en premier lieu, au commerce maritime et, en second lieu, au transport par air et qu'il serait plus logique de ne pas limiter la portée de la loi à ces deux activités. On ne peut éluder en effet totalement le cas où les transports terrestres se trouveraient un jour concernés par le fait de l'action d'un Etat d'Europe continentale.

Par ailleurs, et ceci constitue un motif sans doute plus important de ne pas nous en tenir aux domaines maritime et aérien, les contrats de transport effectués par « container » s'entendent de l'expéditeur au destinataire et comprennent donc assez souvent un trajet terrestre au départ (ex : Pittsburg - New-York) et à l'arrivée (ex : Le Havre-Lyon).

Pour cet ensemble de raisons, nous vous proposons de modifier cet article en précisant que la loi nouvelle s'appliquera au domaine « des transports ».

## Art. 2

La première phrase de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 68-678 du 26 juillet 1968 susvisée est ainsi modifiée :

« Il est interdit à toute personne physique de nationalité française ou résidant habituellement sur le territoire français et à tout dirigeant représentant, agent ou préposé d'une personne morale y ayant son siège ou son établissement, de communiquer en quelque lieu que ce soit à des autorités publiques étrangères les documents ou les renseignements relatifs aux transports par mer ou par air définis par arrêté du ministre chargé des transports.

### *Commentaires*

La rédaction de cet article ne diffère de celle de la première phrase de l'article premier de la loi du 26 juillet 1968 que par la suppression des mots « de droit privé » après les mots « personne morale ». Cette modification nous apparaît d'autant plus discutable que la précision en question résulte d'un amendement qui avait été apporté au projet de loi de 1968 par le gouvernement lui-même. M. Louis JOXE, Garde des Sceaux, qui défendait le texte à l'Assemblée nationale avait alors justifié ledit amendement en indiquant que « certaines administrations, notamment celles des douanes, sont autorisées, à titre de réciprocité, à communiquer (aux autorités étrangères) des documents et des renseignements pouvant se rapporter aux transports maritimes » et qu'il ne faut pas empiéter sur ces possibilités de communication susceptibles de contribuer à la régression de certaines fraudes.

Ces motifs nous apparaissent toujours valables, nous vous proposons de rétablir les mots « de droit privé ».

Nous vous proposons, par ailleurs, pour les raisons précédemment exposées de supprimer au second alinéa les mots « par mer ou par air ».

## Art. 3

L'article 2 de la loi n° 68-678 du 26 juillet 1968 susvisée est ainsi modifiée :

« Les personnes visées à l'article précédent sont tenues d'infor-

mer sans délai le ministre chargé des transports lorsqu'elles se trouvent saisies de toute demande concernant de telles communications».

### *Commentaires*

Cet article n'appelle de notre part aucune observation.

•

• •

Sous réserve de ces observations et des amendements qu'elle soumet à votre examen, votre commission vous propose d'adopter le présent projet de loi.

## **AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION**

### Article premier

**Amendement :** au deuxième alinéa de cet article, remplacer les mots :

... « du commerce maritime et des transports par air. »

par les mots :

... « des transports ».

### Art. 2

**Amendement :** au second alinéa de cet article, insérer après les mots :

... « d'une personne morale » ...

les mots :

... « de droit privé » ...

**Amendement :** au second alinéa de cet article, après les mots :

... « relatifs aux transports » ...

supprimer les mots :

« par mer ou par air ».

## **PROJET DE LOI**

(Texte présenté par le gouvernement)

### **Article premier**

Le titre de la loi n° 68-678 du 26 juillet 1968, relative à la communication de documents et renseignements à des autorités étrangères dans le domaine du commerce maritime, est modifié ainsi qu'il suit :

« Loi relative à la communication de documents et renseignements à des autorités étrangères dans le domaine du commerce maritime et des transports par air. »

### **Art. 2**

La première phrase de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 68-678 du 26 juillet 1978 susvisée est ainsi modifiée :

« Il est interdit à toute personne physique de nationalité française ou résidant habituellement sur le territoire français et à tout dirigeant, représentant, agent ou préposé d'une personne morale y ayant son siège ou un établissement, de communiquer en quelque lieu que ce soit à des autorités publiques étrangères les documents ou les renseignements relatifs aux transports par mer ou par air définis par arrêté du ministre chargé des transports. »

### **Art. 3**

L'article 2 de la loi n° 68-678 du 26 juillet 1968 susvisée est ainsi modifié :

« Les personnes visées à l'article précédent sont tenues d'informer sans délai le ministre chargé des transports lorsqu'elles se trouvent saisies de toute demande concernant de telles communications. »