

# LOIS

## CONSEIL CONSTITUTIONNEL

### Observations du Gouvernement sur le recours dirigé contre la loi relative à la création du registre international français

NOR : CSCL0508399X

Le Conseil constitutionnel a été saisi, par plus de soixante députés et plus de soixante sénateurs, de deux recours dirigés contre la loi relative à la création du registre international français, adoptée le 14 avril 2005. Les auteurs des saisines mettent en cause les articles 3 et 9 ainsi que le titre II de la loi.

Le titre II de la loi déferée détermine le statut des navigants résidant hors de France employés à bord des navires immatriculés au registre international français. Sa section 1 comporte les dispositions sur le droit du travail applicable à cette catégorie de navigants, régissant notamment leurs contrats d'engagement ou les contrats de mise à disposition par une entreprise de travail maritime, prévoyant des conditions minimales d'engagement, d'emploi, de travail, de vie à bord et de rémunération, déterminant des règles de durée du travail et le régime des congés, précisant les règles applicables à la période d'essai et à la fin des contrats d'engagement ou de mise à disposition. Les sections 2 et 3 comprennent, pour leur part, des dispositions relatives au droit syndical et à la protection sociale.

Les dispositions de ce titre II de la loi déferée s'appliquent aux navigants qui résident hors de France. L'article 3 de la loi précise explicitement que les navigants résidant en France ne sont pas soumis aux dispositions du titre II. L'article 9 de la loi traite des conditions que doivent satisfaire les entreprises de travail maritime pour que puissent être conclus des contrats de mise à disposition.

Les députés et sénateurs saisissants soutiennent, en premier lieu, que les dispositions de l'article 3, en tant qu'elles ne précisent pas explicitement les règles qui sont applicables aux navigants résidant en France, seraient entachées d'incompétence négative et méconnaîtraient l'objectif constitutionnel d'intelligibilité et d'accessibilité de la loi.

Les auteurs des recours font valoir, en second lieu, que les dispositions de l'article 9 et du titre II de la loi déferée, en ce qu'elles déterminent les règles applicables aux navigants résidant hors de France, seraient entachées d'incompétence négative, méconnaîtraient le huitième alinéa du Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946, porteraient atteinte au principe d'égalité et se révéleraient contraires à l'objectif constitutionnel d'intelligibilité et d'accessibilité de la loi ainsi qu'à l'article 6 de la Charte de l'environnement.

Cette argumentation appelle, de la part du Gouvernement, les observations suivantes.

\*  
\* \*

#### I. – En ce qui concerne les critiques tirées de l'incompétence négative et de l'objectif constitutionnel d'intelligibilité et d'accessibilité de la loi

1. Les parlementaires requérants reprochent d'abord au législateur de n'avoir pas épuisé la compétence qu'il tient de l'article 34 de la Constitution et d'avoir méconnu l'objectif constitutionnel d'intelligibilité et d'accessibilité de la loi, faute d'avoir explicitement précisé **quelles sont les règles applicables aux navigants qui résident en France** et sont employés à bord des navires immatriculés au registre international français.

De telles critiques ne peuvent qu'être écartées.

Définissant les règles spéciales destinées à s'appliquer aux navigants résidant hors de France, lesquelles dérogent aux dispositions générales, le législateur n'était nullement tenu de réitérer, ni même de rappeler explicitement, la teneur des règles applicables aux navigants résidant en France. Ces dispositions générales sont celles du droit commun fixé par le code du travail maritime adopté par la loi du 13 décembre 1926 ainsi que, le cas échéant, le code du travail et les conventions ou accords collectifs. Les dispositions générales du code du travail maritime, notamment ses articles 1<sup>er</sup> et 5, déterminent son champ d'application : ce code régit, en principe, tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin, ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire français en vue d'une expédition maritime. La loi déferée n'abroge nullement ces dispositions générales, mais elle institue des dispositions spéciales qui y dérogent dans un champ particulier. En dehors de ce champ particulier, strictement défini par le législateur comme visant la situation des marins qui sont employés à bord des navires immatriculés au registre international français et qui ne résident pas en France, les dispositions générales sont applicables de plein droit, sans qu'il y ait d'équivoque à cet égard.

Ni l'article 34 de la Constitution ni l'objectif constitutionnel d'intelligibilité ou d'accessibilité de la loi, qui découle des articles 4, 5, 6 et 16 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, n'imposaient au législateur d'indiquer explicitement que, conformément aux dispositions générales des articles 1<sup>er</sup> et 5 du code du travail maritime, les dispositions de ce code demeurent applicables aux navigants résidant en France. Le législateur n'était, *a fortiori*, certainement pas tenu de les réitérer.

On peut, en outre, observer qu'en renvoyant à un décret le soin de déterminer le port d'immatriculation ainsi que les modalités de francisation et d'immatriculation des navires au registre international français dans le cadre d'un guichet unique, le législateur n'a pas entendu permettre au pouvoir réglementaire d'envisager une pluralité de ports d'immatriculation : un seul port d'immatriculation correspondra au registre international français et il sera nécessairement situé en France métropolitaine pour des raisons tenant à la réglementation relative au cabotage national dans les eaux communautaires et à la communication de la Commission européenne sur les aides d'Etat au transport maritime (communication C [2004] 43 de la Commission, *JOUE* du 17 janvier 2004). Il s'ensuit, en tout état de cause, que seront seules applicables aux marins résidant en France et employés à bord des navires immatriculés à ce registre les dispositions du code du travail maritime, à l'exclusion des dispositions applicables outre-mer.

2. Les auteurs du recours critiquent également les dispositions de la loi relatives aux **navigants résidant hors de France**, notamment les articles 9, 12, 13 et 24, en soutenant, de façon analogue, qu'elles méconnaîtraient l'article 34 de la Constitution et l'objectif constitutionnel d'intelligibilité et d'accessibilité de la loi. Ces griefs ne sont pas davantage fondés.

L'article 34 de la Constitution réserve à la loi le soin de déterminer les principes fondamentaux du droit du travail, du droit syndical et de la sécurité sociale. Il n'implique toutefois pas que les modalités de mise en œuvre de ces principes fondamentaux soient déterminées par le législateur lui-même. Le pouvoir réglementaire, notamment sous la forme d'une intervention spécialement prévue par la loi, peut être conduit à préciser certaines modalités d'application des principes arrêtés par le législateur. Sur le fondement du huitième alinéa du Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946, il est même loisible au législateur de laisser aux employeurs et aux salariés le soin de préciser, après une concertation appropriée, les modalités concrètes d'application des normes qu'il édicte (décision n° 89-257 DC du 25 juillet 1989 ; décision n° 96-383 DC du 6 novembre 1996 ; décision n° 97-388 DC du 20 mars 1997 ; décision n° 99-423 DC du 13 janvier 2000 ; décision n° 2004-494 DC du 29 avril 2004).

Il appartient, en outre, au législateur d'exercer la compétence qu'il tient de l'article 34 de la Constitution en adoptant des dispositions suffisamment précises et en usant de formules non équivoques, de telle sorte que son intervention satisfasse aux exigences constitutionnelles tenant à la clarté de la loi, de même qu'à son intelligibilité et son accessibilité (décision n° 99-421 DC du 16 décembre 1999 ; décision n° 2002-455 DC du 12 janvier 2002 ; décision n° 2003-475 DC du 24 juillet 2003 ; décision n° 2004-494 DC du 29 avril 2004 ; décision n° 2004-500 DC du 29 juillet 2004).

Mais il importe de souligner que ni l'article 34 de la Constitution ni l'objectif d'intelligibilité et d'accessibilité n'imposent au législateur de prendre des mesures dans un sens déterminé. Dans le cadre de la compétence que lui assigne la Constitution, il est loisible au législateur d'adopter les mesures qu'il estime appropriées et permettant d'atteindre les objectifs d'intérêt général qu'il poursuit.

Au cas présent, la loi déferée satisfait aux exigences résultant de l'article 34 de la Constitution et de l'objectif de valeur constitutionnelle d'intelligibilité et d'accessibilité de la loi, en déterminant avec suffisamment de précision et sans équivoque les principes fondamentaux du droit social applicable aux marins qui ne résident pas en France et qui sont employés à bord des navires immatriculés au registre international français. Tel est l'objet des dispositions des articles 10 à 26 qui forment le titre II de la loi déferée. S'agissant des articles explicitement critiqués par les recours, on peut apporter les précisions suivantes.

a) **L'article 12** de la loi prévoit que les contrats d'engagement et le régime de protection sociale des navigants résidant hors de France sont soumis à la loi choisie par les parties. Il détermine ainsi, pour une catégorie particulière de contrats qui s'inscrivent dans un cadre international et pour la protection sociale, un mode de détermination de la loi applicable à ces contrats ou à ces régimes. Outre cette règle, le législateur a aussi précisé que sont en tout état de cause applicables à ces relations juridiques et à ces contrats les dispositions françaises résultant du titre II de la loi déferée, constituant des règles d'ordre public social applicables en tout état de cause aux marins employés à bord des navires immatriculés au registre international français. Le législateur a aussi réservé le bénéfice des termes plus favorables des conventions ou accords collectifs applicables aux non-résidents. A cet égard, **l'article 24** précise explicitement que les navigants non résidents sont susceptibles de se prévaloir des termes des conventions ou accords collectifs applicables en vertu de la loi dont relève le contrat d'engagement, dans le cadre de l'article 12 de la loi qui garantit le bénéfice des termes plus favorables des conventions ou accords collectifs.

Le mode de détermination de la loi du contrat, laissé au choix des parties, s'entend, ainsi que l'a expressément rappelé le législateur, sous réserve du respect des engagements internationaux de la France, c'est-à-dire en particulier, s'agissant d'obligations contractuelles conclues dans un cadre international, des stipulations de l'article 6 de la convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles signée à Rome le 19 juin 1980. En adoptant ces dispositions précises et non équivoques, pour déterminer la loi applicable à des situations juridiques concernant des personnes de nationalité étrangère, le législateur a pleinement exercé la compétence qu'il tient de l'article 34 de la Constitution.

b) **L'article 13** prévoit que les conditions d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord d'un navire immatriculé au registre international français ne peuvent être moins favorables que celles résultant des conventions de l'Organisation internationale du travail ratifiées par la France. Il prévoit, en outre, le principe d'une **rémunération minimale** déterminée, après consultation des organisations représentatives, par arrêté du ministre chargé de la marine marchande par référence aux rémunérations pratiquées ou recommandées sur le plan international. A ce dernier égard, le législateur a entendu faire référence, d'une part, au salaire minimal de base prévu par l'Organisation internationale du travail et, d'autre part, à l'échelle de salaires selon les fonctions préconisée par la Fédération internationale des transports (ITF).

Il apparaît que le législateur pouvait, sans méconnaître l'article 34 de la Constitution, après avoir fixé le principe d'une rémunération minimale, renvoyer à un arrêté ministériel le soin de déterminer le montant de cette rémunération minimale. Le montant de cette rémunération ne relève, en effet, pas des principes fondamentaux du droit du travail. Au surplus, le législateur a précisément encadré l'habilitation donnée au pouvoir réglementaire en instituant une obligation procédurale de consultation des organisations professionnelles et en faisant explicitement référence aux pratiques et recommandations internationales.

c) **L'article 9** détermine certaines des conditions mises par la loi à la conclusion de contrats de mise à disposition de navigants entre un armateur et une entreprise de travail maritime. Il précise que ces contrats ne peuvent être conclus que pour autant que l'entreprise de travail maritime a été agréée par les autorités de l'Etat où elle est établie ou, lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément ou lorsque l'entreprise est établie dans un Etat où ne s'applique pas la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail, pour autant que l'armateur s'assure que l'entreprise respecte les exigences de cette convention n° 179 sur le recrutement et le placement des gens de mer.

Relève de la compétence du législateur le fait de subordonner à telles conditions la conclusion des contrats de mise à disposition. Mais en faisant référence à la teneur de la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail et aux exigences qu'elle comporte, le législateur a précisément exercé la compétence qu'il tient de l'article 34 de la Constitution. On peut ajouter qu'en pratique les armateurs mettent déjà en œuvre ce type de contrôle, le plus souvent exercé sur place, sur les entreprises de travail maritime.

## II. – En ce qui concerne le grief tiré du huitième alinéa du Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946

Selon le huitième alinéa du Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946, tout travailleur participe, par l'intermédiaire de ses délégués, à la détermination collective des conditions de travail ainsi qu'à la gestion des entreprises. Les parlementaires requérants soutiennent que les dispositions du titre II de la loi déferée méconnaîtraient les termes de ces dispositions constitutionnelles en se bornant à prévoir la participation des marins qui ne résident pas en France à l'élection des délégués de bord prévue par le décret du 17 mars 1978 portant application du code du travail maritime.

On peut toutefois relever qu'il appartient au législateur, dans le cadre de son pouvoir d'appréciation, de déterminer la traduction concrète des termes du huitième alinéa du Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946 eu égard à l'objet et à la portée des dispositions qu'il adopte (V. par exemple la décision n° 93-328 DC du 16 décembre 1993 ou la décision n° 94-348 DC du 3 août 1994).

Au cas présent, il faut observer que les dispositions critiquées du titre II de la loi déferée ont vocation à s'appliquer, sur des navires immatriculés au registre international français, à des personnes qui ne résident pas sur le territoire national. Même en admettant que, dans ce cadre, les termes du Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946 soient opposables à l'intervention du législateur, on doit souligner que le législateur a prévu que les navigants non résidents participeraient, comme les autres marins, à l'élection des délégués de bord prévus par le décret n° 78-389 du 17 mars 1978. Cette forme de participation, qui est pertinente pour ce qui a trait à l'organisation, aux conditions de travail et à la vie à bord des navires, constitue une traduction des termes du huitième alinéa du Préambule de 1946 qui est adaptée à l'objet et à la portée de la loi.

On peut ajouter que le législateur a expressément garanti, à l'article 23, la liberté pour tout navigant d'adhérer au syndicat professionnel de son choix ainsi que l'exercice du droit de grève. Il a aussi, par l'article 24, explicitement précisé la possibilité d'invoquer les clauses de conventions ou accords collectifs.

Aucune de ces dispositions ne va à l'encontre des prescriptions constitutionnelles résultant du huitième alinéa du Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946. Le Gouvernement considère que, compte tenu de l'objet de la loi qui est de déterminer des dispositions d'ordre social applicables à des personnels navigants qui ne résident pas en France, le législateur n'était pas tenu, par les dispositions constitutionnelles du huitième alinéa, d'adopter d'autres règles que celles qu'il a édictées.

## III. – En ce qui concerne le principe d'égalité

Les auteurs des recours soutiennent que la loi déferée, en organisant un régime spécial, en matière de droit du travail, de droit syndical et de protection sociale, applicable aux marins qui ne résident pas en France, méconnaîtrait le principe d'égalité en ce qu'elle conduit à appliquer aux marins non résidents des dispositions différentes de celles qui sont applicables aux marins qui résident en France.

Le Gouvernement ne souscrit pas à cette analyse.

On sait, en effet, que le principe constitutionnel d'égalité ne s'oppose pas à ce que le législateur règle de façon différente des situations différentes, ni même qu'il déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général, dès lors que la différence de traitement est en rapport avec l'objet de la loi.

En l'espèce, il est vrai que le législateur a adopté, à l'égard des marins employés à bord des navires immatriculés au registre international français qui ne résident pas en France, certaines règles qui diffèrent de celles applicables aux marins résidant en France. Il faut toutefois mesurer que si certaines de ces règles, celles qui intéressent les conditions d'emploi et de rémunération, sont différentes selon le pays de résidence, il n'en va pas de même pour d'autres règles, celles qui concernent les conditions de travail à bord des navires, lesquelles sont identiques pour tous les marins embarqués à bord du même navire.

Diffèrent les conditions de rémunération, qu'il s'agisse du niveau du salaire minimum ou du paiement des heures supplémentaires, de même que le régime de protection sociale. Sur ces points, le titre II de la loi déferée institue des garanties minimales pour les marins qui ne résident pas en France et qui sont employés sur les navires immatriculés au registre international français ; mais il est exact que ces garanties ont une teneur différente de celles dont bénéficient les marins qui résident en France.

En revanche, les règles relatives aux conditions de travail sont fixées de façon identique pour tous les marins servant à bord d'un même navire, quel que soit leur pays de résidence. Ainsi, l'organisation du travail à bord est fixée pour tous les marins par un tableau de service unique. Ce tableau est établi conformément aux prescriptions de la convention n° 180 de l'Organisation internationale du travail. L'article 16 de la loi déferée, mais aussi les dispositions générales du décret n° 2005-305 du 31 mars 2005 sur la durée du travail des marins font référence à ce document unique. Ce tableau établit la durée des services et l'organisation du travail à bord du navire ; il tient compte de la nature des fonctions exercées à bord, des qualifications et brevets des marins et de leurs compétences, mais il n'est nullement fonction du pays de résidence ou de la nationalité des marins. Par ailleurs, on doit relever que, sans préjudice des conventions collectives, la loi déferée a pour effet de fixer au même niveau, pour les marins non résidents et pour les marins résidents, les règles relatives à l'obtention des congés payés (V. l'article 92-1 du code du travail maritime et l'article 17 de la loi déferée) et au repos hebdomadaire (V. l'article 28 du code du travail maritime et l'article 17 de la loi déferée).

Les règles fixées étant identiques pour ce qui concerne l'organisation du travail à bord du navire, le grief tiré du principe d'égalité ne pourra qu'être écarté dans cette mesure. Et s'agissant des conditions d'emploi, le Gouvernement estime que le législateur pouvait établir des règles différentes, sans méconnaître le principe d'égalité, en considération des situations objectivement différentes des marins selon leur pays de résidence.

Il importe, à cet égard, de souligner que les navires ne peuvent être regardés comme étant, en soi, une portion du territoire français sur lequel s'appliqueraient, de plein droit, toutes les règles liées à la territorialité française. La Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 ne reconnaît d'immunité de juridiction, en vertu de son article 32, qu'aux seuls navires de guerre ; en revanche, les autres navires ne bénéficient pas d'une telle immunité et ils sont susceptibles d'être soumis à une pluralité de règles juridiques, selon qu'ils se trouvent en haute mer, dans une zone économique exclusive ou dans les eaux territoriales, règles qui résultent de l'ordre juridique de l'Etat du pavillon et de l'ordre juridique des Etats côtiers. Ainsi, un navire se trouve soumis aux règles d'un Etat côtier dans ses eaux territoriales même en cas de libre passage inoffensif. On peut observer également que, dans l'ordre juridique français, la loi du 3 janvier 1967 sur le statut des navires n'affirme pas davantage que les navires, dont elle détermine les conditions d'individualisation et de francisation, constitueraient une portion du territoire national.

En l'absence d'application territoriale des règles françaises, on peut admettre que la situation juridique des différentes personnes employées à bord des navires immatriculés au registre international français soit régie en fonction du statut de chacune de ces personnes. Or, s'agissant des conditions d'emploi, de rémunération et de protection sociale, ce statut diffère selon le pays de résidence. Dans ces conditions, le législateur pouvait prendre en considération ces différences objectives pour établir des règles différentes selon que le marin réside ou non en France. On doit noter que le critère tiré du pays de résidence présente assurément un caractère objectif, prenant en considération le pays où réside effectivement le marin lorsqu'il ne sert pas à bord d'un navire, c'est-à-dire celui où se situe le centre de ses intérêts matériels et moraux. Ce critère objectif est pertinent et en rapport avec les dispositions de la loi qui traitent des conditions d'emploi, de rémunération et de protection sociale.

On peut aussi observer que d'autres pays européens ont mis en place des dispositifs analogues à celui qui résulte de la loi déferée. Tous les Etats membres de l'Union européenne ont adopté des mesures d'ordre fiscal ou mis en place des registres *bis*, afin de rendre leur pavillon attractif sur un plan économique. Il en va ainsi du Danemark, des Pays-Bas, de l'Espagne, de l'Italie, de l'Allemagne, du Luxembourg ou de la Belgique. Ces législations étrangères prennent souvent en considération le critère de la résidence des marins pour déterminer les règles qui leur sont applicables. C'est le cas notamment de la législation allemande, qui a été jugée conforme au principe d'égalité par la Cour constitutionnelle fédérale de Karlsruhe (BVerfG. 10 janvier 1995, TranspK 6-95 p. 246).

La loi déferée institue ainsi un mécanisme comparable à celui déjà mis en place par les autres pays européens, dans l'intérêt général de la flotte française. Il faut savoir, à cet égard, que la France ne comptait plus, en 2004, que 221 navires contre 798 en 1962 et qu'elle est désormais située au 29<sup>e</sup> rang mondial en termes de tonnage. Cette situation ne correspond ni au rang commercial de la France ni au rôle qu'elle entend jouer à l'égard de toutes les questions liées au transport maritime. Alors qu'elle est un Etat côtier particulièrement exposé aux trafics maritimes (140 navires passent au large d'Ouessant chaque jour, 200 chaque jour au large du cap Gris-Nez), la France, parce qu'elle ne représente que 0,4 % du tonnage mondial transporté

dans le monde, ne dispose pas d'une place suffisante au sein des enceintes internationales comme l'Organisation maritime internationale. Il faut aussi relever que la marine marchande s'intègre dans une filière économique importante, intéressant 315 000 emplois et représentant 35 milliards d'euros de valeur de production. La flotte de commerce n'en représente directement qu'une part estimée globalement à 20 000 emplois pour une valeur de production de 6,6 milliards d'euros ; mais elle transporte 100 millions de tonnes de marchandises et 14 millions de passagers par an. Cette activité exerce un effet de levier sur des activités de services (banques françaises spécialisées dans le financement maritime en Europe, courtiers français sur le marché de l'affrètement, vente de navires, assurances maritimes). Il faut, enfin, indiquer que les navires sont armés pour partie par des personnels français, issus d'une filière reconnue de formation pour les officiers (quatre écoles nationales de la marine marchande). L'intérêt général qui s'attache, pour la France, à l'attractivité de son pavillon justifie les mesures qui ont été adoptées, dans le cadre de la loi déferée, par le Parlement.

#### IV. – En ce qui concerne l'article 6 de la Charte de l'environnement

Les auteurs des recours se prévalent, enfin, des termes de l'article 6 de la Charte de l'environnement pour soutenir que les dispositions du titre II de la loi déferée, relatives au droit du travail applicable aux marins non résidents, seraient de nature à porter atteinte à la sécurité maritime et, par suite, à la protection de l'environnement.

Une telle argumentation ne saurait conduire à la censure des dispositions critiquées de la loi déferée.

La loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1<sup>er</sup> mars 2005 a adopté les termes de la charte de l'environnement de 2004, qui définit des droits et devoirs auxquels, selon la modification apportée au Préambule de la Constitution, le peuple français a solennellement proclamé son attachement. L'article 6 de la charte impartit ainsi aux politiques publiques de promouvoir un développement durable, en conciliant la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social. Cet article fixe un objectif énoncé par le pouvoir constituant. Sa portée est éclairée par les considérations liminaires de la charte, selon lesquelles « afin d'assurer un développement durable, les choix destinés à répondre aux besoins du présent ne doivent pas compromettre la capacité des générations futures et des autres peuples à satisfaire leurs propres besoins ». Dans ces conditions, on peut admettre qu'il appartient au législateur, pour ce qui concerne les matières relevant de sa compétence, de déterminer, dans le cadre de son pouvoir d'appréciation politique, les mesures qui lui paraissent le plus appropriées pour traduire cet objectif, c'est-à-dire pour concilier la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

Sans doute peut-on, au cas présent, s'interroger sur le point de savoir si les dispositions critiquées du titre II de la loi déferée relatives aux règles de droit du travail et de protection sociale applicables aux marins qui ne résident pas en France entrent directement dans le champ des prévisions de l'article 6 de la charte. L'objet de l'article 6 n'est pas de régir directement le droit du travail, le droit syndical ou la protection sociale et on peut estimer que le lien entre de telles dispositions et les finalités d'ordre environnemental poursuivies par le pouvoir constituant est trop indirect pour opposer les termes de l'article 6 de la charte aux dispositions critiquées de la loi déferée.

Mais, en tout état de cause, le Gouvernement considère que la loi déferée, loin d'aller à l'encontre de la finalité du développement durable visé à l'article 6 de la Charte de l'environnement, a adopté des dispositions qui contribuent précisément à mettre en œuvre cet objectif. Il entend souligner, ainsi qu'il a été dit au cours des débats parlementaires, que les règles fixées par la loi déferée ne peuvent que contribuer à une amélioration de la sécurité maritime et à une meilleure préservation de l'environnement. On doit relever, à ce propos, que tous les navires inscrits au registre international français seront tenus de respecter les normes internationales en matière de sécurité des navires ; l'article 4 de la loi déferée dispose que les navires immatriculés au registre international français sont soumis à l'ensemble des règles de sécurité et de sûreté maritimes, de formation des navigants et de protection de l'environnement résultant de la loi française, du droit communautaire ou des engagements internationaux souscrits par la France. Il n'en va pas nécessairement de même pour les navires qui sont inscrits sur les registres d'autres pays ; en rendant attractif le registre international français, le législateur ne porte pas atteinte à la sécurité maritime, mais contribue au contraire à son amélioration.

\*  
\* \*

Pour ces raisons, le Gouvernement considère que les critiques adressées par les auteurs des saisines ne sont pas de nature à justifier la censure des dispositions contestées de la loi déferée. C'est pourquoi il estime que le Conseil constitutionnel devra rejeter les recours dont il est saisi.