

ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

27 mars 2014 (*)

«Transports maritimes – Règlement (CEE) n° 3577/92 – Notion de ‘cabotage maritime’ – Services de croisière – Croisière à travers la lagune de Venise, la mer territoriale italienne et le fleuve Pô – Départ et arrivée dans le même port»

Dans l’affaire C-17/13,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Consiglio di Stato (Italie), par décision du 20 novembre 2012, parvenue à la Cour le 14 janvier 2013, dans la procédure

Alpina River Cruises GmbH,

Nicko Tours GmbH

contre

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Capitaneria di Porto di Chioggia,

LA COUR (troisième chambre),

composée de M. M. Ilešič (rapporteur), président de chambre, MM. C. G. Fernlund, A. Ó Caoimh, M^{me} C. Toader et M. E. Jarašiūnas, juges,

avocat général: M. P. Cruz Villalón,

greffier: M^{me} A. Impellizzeri, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l’audience du 24 octobre 2013,

considérant les observations présentées:

- pour Alpina River Cruises GmbH et Nicko Tours GmbH, par M^{es} A. Clarizia, A. Veronese et R. Longanesi Cattani, avocats,
- pour le gouvernement italien, par M^{me} G. Palmieri, en qualité d’agent, assistée de M. M. Salvatorelli, avvocato dello Stato,
- pour la Commission européenne, par M. G. Conte et M^{me} L. Nicolae, en qualité d’agents,

ayant entendu l’avocat général en ses conclusions à l’audience du 19 décembre 2013,

rend le présent

Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation 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) (JO L 364, p. 7).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Alpina River Cruises GmbH, société de droit helvétique, et Nicko Tours GmbH, société de droit allemand (ci-après, ensemble, «Alpina et Nicko Tours») au Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Capitaneria di Porto di Chioggia (ministère de l'Infrastructure et des Transports – capitainerie du port de Chioggia), au sujet du refus opposé par cette autorité à Alpina et Nicko Tours de faire passer par la mer territoriale italienne un navire touristique battant pavillon helvétique.

Le cadre juridique

Le règlement n° 3577/92

- 3 Aux termes de l'article 1^{er}, paragraphe 1, du règlement n° 3577/92:
«À partir du 1^{er} janvier 1993, la libre prestation des 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 [...]»
- 4 L'article 2 de ce règlement dispose:
«Aux fins du présent règlement, on entend par:
 - 1) 'services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre (cabotage maritime)': les services normalement fournis contre rémunération et comprenant notamment:
 - a) 'le cabotage continental': le transport par mer de passagers ou de marchandises entre des ports situés sur la partie continentale ou sur le territoire principal d'un seul et même État membre sans escale dans des îles;
 - b) 'les services d'approvisionnement *off shore*': le transport par mer de passagers ou de marchandises entre tout port d'un État membre et les installations ou structures situées sur le plateau continental de cet État membre;
 - c) 'le cabotage avec les îles': le transport par mer de passagers ou de marchandises entre:
 - des ports situés sur la partie continentale et sur une ou plusieurs des îles d'un seul et même État membre,
 - des ports situés sur les îles d'un seul et même État membre; [...]»
- 5 Aux termes de l'article 3, paragraphe 1, dudit règlement, «[p]our les navires pratiquant le cabotage continental et les navires de croisière, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (État du pavillon), à l'exception des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes qui peuvent se voir appliquer les conditions de l'État d'accueil».

6 L'article 6, paragraphe 1, du règlement n° 3577/92 énonce:

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

– les croisières, jusqu'au 1^{er} janvier 1995,

[...]»

Le droit italien

7 Aux termes de l'article 224 du code de la navigation, approuvé par le décret royal n° 327, du 30 mars 1942, tel que modifié (ci-après le «CIN»):

«1. Le service de cabotage entre les ports de la République est réservé, selon les termes du [règlement n° 3577/92], aux armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre de l'Union européenne et battant pavillon de cet État membre, à condition que ces navires remplissent toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans cet État membre.

2. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aux navires qui effectuent le service maritime des ports, des rades et des plages.»

Le litige au principal et la question préjudicielle

8 Alpina et Nicko Tours sont, respectivement, l'armateur et la société utilisatrice du navire touristique MS Bellissima, battant pavillon helvétique.

9 Ces sociétés avaient prévu une croisière d'environ une semaine qui partirait de Venise (Italie) le 16 mars 2012 et consisterait en une traversée de la lagune de Venise jusqu'à Chioggia (Italie), une traversée de la mer territoriale entre Chioggia et Porto Levante (Italie), une remontée d'environ 60 kilomètres du fleuve Pô jusqu'au village de Polesella (Italie) et en un retour à Venise en suivant l'itinéraire inverse.

10 La traversée du tronçon de mer territoriale italienne séparant les ports de Chioggia et de Porto Levante était indispensable en raison de la taille du MS Bellissima, laquelle ne permettait pas à ce dernier de naviguer sur le canal reliant Chioggia au fleuve Pô.

11 Préalablement à ce voyage, Alpina et Nicko Tours avaient introduit auprès du Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Capitaneria di Porto di Chioggia une demande d'autorisation pour la traversée dudit tronçon de mer. Par décision du 12 mars 2012, ladite autorité a rejeté cette demande, au motif que le cabotage maritime était réservé aux navires battant pavillon d'un État membre de l'Union.

12 Alpina et Nicko Tours ont attaqué cette décision devant le Tribunale amministrativo regionale per il Veneto (tribunal administratif de la Région de Vénétie). Ce dernier a rejeté le recours par jugement du 12 avril 2012, estimant que le service en cause relève de la notion de «cabotage maritime» visée par le règlement n° 3577/92 et est donc soumis à la réservation du service de cabotage «aux armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre de l'Union européenne et battant pavillon de cet État membre», énoncée à l'article 224 du CIN.

13 Alpina et Nicko Tours ont attaqué ce jugement devant le Consiglio di Stato, faisant valoir que la notion de «cabotage maritime» ne s'applique qu'à des services qui comportent un

véritable transport par mer. La croisière en cause n'impliquerait pas un tel transport, car, exception faite du court passage en mer territoriale entre Chioggia et Porto Levante, elle s'effectuerait dans des eaux intérieures.

- 14 Le Consiglio di Stato a suspendu l'exécution dudit jugement. Il a, pour le reste, décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante:

«Le [règlement n° 3577/92] doit-il être interprété comme étant applicable aux croisières effectuées entre des ports d'un État membre sans embarquement et débarquement de passagers différents dans ces ports, dans la mesure où ces croisières commencent et se terminent par l'embarquement et le débarquement des mêmes passagers dans le même port de l'État membre?»

Sur la question préjudicielle

- 15 Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si une croisière qui commence et se termine, avec les mêmes passagers, dans un même port de l'État membre dans lequel elle est effectuée, relève de la notion de «cabotage maritime» au sens du règlement n° 3577/92.
- 16 Si le gouvernement italien et la Commission européenne proposent de répondre par l'affirmative à la question posée, Alpina et Nicko Tours estiment qu'une réponse à cette question n'est pas nécessaire. Elles observent que le règlement n° 3577/92 porte sur des transports par mer et que, par conséquent, ce règlement ne s'applique pas à une croisière fluviale telle que celle faisant l'objet du litige au principal. Dès lors, plutôt que de fournir l'interprétation sollicitée par la juridiction de renvoi, il conviendrait de dire pour droit que le règlement n° 3577/92 ne vise en tout état de cause pas des croisières dont l'itinéraire consiste essentiellement en des eaux non maritimes.
- 17 À cet égard, il ressort, certes, de l'article 1^{er}, paragraphe 1, du règlement n° 3577/92 que celui-ci ne porte que sur les services de transport à l'intérieur d'un État membre (cabotage) qui présentent un caractère maritime. En conséquence, ainsi que l'observent à juste titre Alpina et Nicko Tours, les services de transport par voie navigable fournis dans un État membre et dépourvus d'un caractère maritime, ne sont pas régis par ce règlement. De tels services relèvent, en revanche, du champ d'application du règlement (CEE) n° 3921/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un État membre (JO L 373, p. 1).
- 18 Toutefois, contrairement à ce que soutiennent Alpina et Nicko Tours, il n'apparaît pas que la croisière faisant l'objet du litige au principal présente un caractère essentiellement non maritime.
- 19 En effet, la notion de «mer» visée par le règlement n° 3577/92 ne se limite pas à la mer territoriale au sens de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994 et approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 98/392/CE du Conseil, du 23 mars 1998 (JO L 179, p. 1), mais couvre également les eaux intérieures maritimes situées en deçà de la ligne de base de la mer territoriale (voir, en ce sens, arrêt Commission/Espagne, C-323/03, EU:C:2006:159, points 25 à 27).
- 20 Par conséquent, à supposer même qu'Alpina et Nicko Tours soutiennent correctement que la traversée du tronçon de mer entre Chioggia et Porto Levante est en soi trop infime pour conférer un caractère maritime à la croisière en cause au principal, leur thèse selon laquelle ladite croisière présente un caractère essentiellement non maritime apparaît, sous réserve de

vérification par la juridiction de renvoi, en tout état de cause non fondée en ce que, outre ledit tronçon, d'autres parties de l'itinéraire, telles que les zones de navigation empruntées dans la lagune de Venise et dans l'embouchure du fleuve Pô, font partie des eaux intérieures maritimes de la République italienne.

- 21 La pertinence de l'interprétation du règlement n° 3577/92 sollicitée par la juridiction de renvoi n'est, au demeurant, pas affectée par la circonstance que le navire au moyen duquel la croisière en cause au principal est effectuée bat pavillon helvétique.
- 22 En effet, la solution dudit litige dépend de la question de savoir si la réservation du service de cabotage entre les ports italiens «aux armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre de l'Union européenne et battant pavillon de cet État membre», énoncée à l'article 224 du CIN, a légalement été opposée à Alpina et Nicko Tours par rapport à la croisière effectuée au moyen dudit navire battant pavillon helvétique. Ainsi que le confirme la décision de renvoi, il ressort de cet article 224 que la réservation qui y est énoncée ne concerne que les services de cabotage visés par le règlement n° 3577/92. Par conséquent, afin qu'elle puisse déterminer si une croisière qui commence et se termine dans un même port constitue un service de cabotage au sens de l'article 224 du CIN, la juridiction de renvoi doit d'abord savoir si une telle croisière relève des services de cabotage visés par le règlement n° 3577/92.
- 23 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient que la Cour fournisse l'interprétation sollicitée par la juridiction de renvoi sans qu'il y ait besoin de modifier ou d'élargir la portée de la question préjudicielle dans le sens proposé par Alpina et Nicko Tours.
- 24 Afin de répondre à la question posée, il y a lieu de relever d'emblée qu'il découle, sans ambiguïté, de la mention des «navires de croisière» à l'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 3577/92 et de la dérogation prévue jusqu'au 1^{er} janvier 1995 pour certaines croisières à l'article 6, paragraphe 1, de ce règlement que les croisières relèvent des types de transport visés par ledit règlement.
- 25 Cependant, le règlement n° 3577/92 ayant comme unique objet le «cabotage maritime», seules les croisières répondant à cette notion relèvent du champ d'application de ce règlement.
- 26 Ladite notion étant définie, aux articles 1^{er}, paragraphe 1, et 2, paragraphe 1, du règlement n° 3577/92, par l'expression «services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre», il y a lieu de considérer que toute prestation de croisière normalement fournie contre rémunération dans des eaux maritimes d'un État membre relève du champ d'application de ce règlement.
- 27 Lorsqu'une telle croisière commence et se termine, avec les mêmes passagers, dans un même port, cette identité du port de départ et d'arrivée ainsi que des passagers tout au long de l'itinéraire ne saurait conduire à l'inapplicabilité du règlement n° 3577/92.
- 28 Certes, les services de transport énumérés à l'article 2, paragraphe 1, sous a) à c), du règlement n° 3577/92 sont décrits comme ayant des ports de départ et d'arrivée distincts. Toutefois, cette énumération, qui est introduite par le terme «notamment», n'est pas exhaustive et ne saurait avoir pour effet d'exclure du champ d'application de ce règlement des services de transport présentant l'ensemble des caractéristiques essentielles du cabotage maritime contenues dans l'expression susvisée «services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre» (voir, en ce sens, arrêt Commission/Grèce, C-251/04, EU:C:2007:5, points 28 et 32).

- 29 Par conséquent, il convient de répondre à la question posée qu'un service de transport maritime consistant en une croisière qui commence et se termine, avec les mêmes passagers, dans un même port de l'État membre dans lequel elle est effectuée relève de la notion de «cabotage maritime» au sens du règlement n° 3577/92.

Sur les dépens

- 30 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (troisième chambre) dit pour droit:

Un service de transport maritime consistant en une croisière qui commence et se termine, avec les mêmes passagers, dans un même port de l'État membre dans lequel elle est effectuée relève de la notion de «cabotage maritime» au sens 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).

Signatures

* Langue de procédure: l'italien.