

Demande de décision préjudicielle

Affaire C-71/20 *

Pièce déposée par :

Østre Landsret

Nom usuel de l'affaire :

ANKLAGEMYNDIGHEDEN

Date de dépôt :

12 février 2020

[OMISSIS]

ORDONNANCE

rendue le 10 février 2020 par l'Østre Landsret [la cour d'appel de la région Est, Danemark ; ci-après la « juridiction de céans »], 20^e chambre

[OMISSIS]

Anklagemyndigheden

contre

VAS Shipping ApS

(anciennement Sirius Shipping ApS)

Dans cette affaire pénale dont elle est saisie en appel, la juridiction de céans décide, en application de l'article 267 [TFUE], de saisir la Cour de justice d'une question préjudicielle concernant l'interprétation de l'article 49 TFUE.

A. Circonstances de l'affaire principale

- 1 L'affaire concerne le point de savoir si VAS Shipping ApS (anciennement Sirius Shipping ApS) doit être condamnée au pénal en vertu de l'article 59, paragraphe 4, de l'*udlændingeloven* (ci-après la « loi sur les étrangers »),

* Langue de procédure : le danois.

considéré conjointement avec les articles 59, paragraphe 5, et 61 de ladite loi, pour avoir, en tant que quirataire gérant, laissé des navires faire escale dans des ports danois avec à bord des travailleurs étrangers, alors que ceux-ci ne disposaient pas de permis de travail ou n'étaient pas exemptés de tels permis.

- 2 VAS Shipping ApS – une société à responsabilité limitée enregistrée au Danemark et exerçant l'activité d'armateur gérant, au sens de l'article 103 du *søloven* [ci-après le « code maritime »], pour quatre entreprises quirataires qui sont des sociétés par actions suédoises (les quirataires) – est poursuivie devant la juridiction de céans pour avoir, alors qu'elle a, du 22 août [Or. 2] 2010 au 22 août 2011, laissé quatre navires immatriculés dans le Dansk Internationalt Skibsregister (le registre international danois des navires ; ci-après le « DIS ») faire escale plus de 25 fois dans des ports danois, employé du personnel originaires de pays tiers (c'est-à-dire de pays extérieurs à l'Union européenne et à l'Espace économique européen) même si ces employés n'avaient pas de permis de travail et n'étaient pas exonérés d'une telle obligation en vertu de l'article 14 de la loi sur les étrangers.
- 3 La société VAS Shipping ApS a un capital entièrement possédé par la société suédoise Sirius Rederi AB et elle est enregistrée au Danemark [OMISSIS]. La société a été fondée le 16 mars 2010 et elle est dirigée par un directeur résidant en Suède et trois administrateurs dont deux résident au Danemark. D'après les informations dont nous disposons, toutes les réunions du conseil d'administration de la société ont lieu au Danemark et les entreprises quirataires ont tenu toutes leurs réunions dans ce pays après l'immatriculation des quatre navires en cause dans le DIS.
- 4 Les quatre entreprises quirataires, qui sont des entreprises (sociétés par actions) d'armement maritime établies en Suède, ont choisi d'exercer leurs activités d'armateurs au Danemark en faisant immatriculer les quatre navires en cause dans le DIS et en désignant VAS Shipping ApS, société à responsabilité limitée enregistrée au Danemark, comme armateur gérant, de sorte que cette société est, en vertu de l'article 104 du code maritime, impérativement compétente pour tous les actes juridiques que l'activité d'armement maritime implique habituellement. Les quatre navires sont ainsi un moyen pour les entreprises quirataires d'exercer une activité économique au Danemark, et l'immatriculation dans le DIS ne peut donc pas être dissociée de l'exercice de la liberté d'établissement (voir arrêt du 25 juillet 1991, *Factortame e.a.*, C-221/89, EU:C:1991:320).
- 5 VAS Shipping ApS a indiqué qu'aucun matelot ressortissant d'un pays tiers ne quitte un navire à un quelconque moment durant l'escale dans un port danois, et que tous les travaux à terre sont effectués par du personnel à terre danois engagé par le port d'escale.
- 6 Les circonstances factuelles de la cause, notamment les questions de savoir si et combien de ressortissants de pays tiers se trouvaient à bord des quatre navires,

combien de temps ils y ont été présents et combien de fois les navires en question ont touché des ports danois, sont autant de points litigieux.

B. Déroulement de la procédure

[Or. 3]

- 7 Le Retten i Odense (le tribunal municipal d'Odense, Danemark) a statué en première instance dans cette affaire le 4 mai 2018 et a condamné VAS Shipping ApS à une amende de 1 500 000 couronnes danoises (DKK). Le tribunal municipal a conclu que VAS Shipping ApS avait enfreint les dispositions de la loi sur les étrangers et que, si les dispositions de ladite loi constituaient bien une restriction à la liberté d'établissement consacrée par l'article 49 TFUE, lu conjointement avec l'article 54 TFUE, celle-ci se justifiait par des raisons impérieuses d'intérêt général et n'allait pas au-delà de ce qui était nécessaire. Dans la motivation du jugement du tribunal municipal, on peut lire ce qui suit :

« Il est constant que, pendant la période concernée, il ressortait des dispositions de la loi sur les étrangers intéressant les escales de navires au Danemark que les navires avec à leur bord du personnel étranger sans permis de travail pouvaient toucher des ports danois 25 fois par année à partir de mai 2015, ou 28 fois par année si trois escales étaient motivées par une immobilisation dans un chantier naval, et ce exclusivement. Les quatre navires dont il est question dans les réquisitions du ministère public employaient, pendant la période visée par celles-ci, des ressortissants étrangers sans permis de travail. Vu la manière dont les règles étaient appliquées, c'est exclusivement l'escale des navires qui était le critère déterminant. Lorsqu'un navire faisait escale pour la 26^e ou 29^e fois respectivement, les étrangers qui se trouvaient à bord devaient avoir un permis de travail. Dès lors, les navires devaient, lors de la 26^e ou 29^e escale respectivement, être considérés comme étant devenus des lieux de travail danois où la possession d'un permis de travail était exigée.

Sirius Shipping ApS était armateur gérant des quatre navires et, puisqu'elle avait engagé sur les navires du personnel étranger sans permis de travail, elle aurait dû, pendant la période du 22 août 2010 au 22 août 2011, [faire en sorte que ceux-ci] ne fassent escale dans des ports danois que 25 fois. Or, il est constant que les navires ont touché des ports danois plus de 25 fois durant cette période.

Le témoin Jan Anker a donné des explications sur le système AIS (Système d'identification automatique ou SIA) et ces explications, de l'avis du tribunal, concordent avec les enregistrements effectués par les navires. Le système AIS devrait être considéré comme très précis et comme beaucoup plus fiable que le registre Lloyd des navires. Dans la mesure où les deux systèmes font apparaître des informations contradictoires, le tribunal a estimé, en ce qui concerne la situation du navire, pouvoir se fier au système AIS au motif également que la prévenue aurait pu, à titre de preuve contraire, produire des livres de bord ou des enregistrements propres, ce qu'elle n'a pas fait. La prévenue n'a pas davantage

établi que certaines parmi les escales ont été justifiées par une immobilisation en chantier naval, ce qui aurait pu être prouvé à l'aide de documents ou rendu plausible par la production de comptes et de livres de bord.

Les navires ont été immatriculés au Danemark et devraient être considérés comme gérés par Sirius Shipping ApS ; ils ont été enregistrés comme battant pavillon danois et avaient donc la nationalité danoise, ce qu'atteste également le contrat d'armement maritime produit concernant le navire « Lotus », contrat dont le contenu peut – d'après les explications de l'avocat Ringsted – être supposé correspondre à celui des contrats relatifs aux autres navires. En conséquence, les navires devraient être considérés comme exploités au Danemark et la société Sirius Shipping ApS, comme celle qui a engagé et payé le personnel qui était présent à leur bord. Il était donc justifié que les poursuites fussent dirigées contre Sirius Shipping ApS et, partant, c'est elle qui doit légitimement voir s'engager sa responsabilité pénale en l'espèce. Il incombait donc à la société de respecter les règles de droit danois applicables dans le domaine concerné.

Diverses erreurs de moindre importance ont été constatées dans les listes d'équipage, dont on peut supposer qu'elles se sont produites lors de la saisie des noms des membres des équipages, les listes ayant été traitées par des personnes physiques. Pour l'essentiel, il est **[Or. 4]** constant que les listes sont fidèles et que, partant, la compagnie d'armement maritime a enfreint les règles applicables dans le domaine concerné.

Il y a lieu de considérer comme non contesté que les règles de la loi sur les étrangers applicables dans ce domaine, ainsi que, notamment, les arrêtés qui s'y rapportent, constituent une restriction pour les entreprises étrangères désireuses de s'établir au Danemark et restreignent donc le droit de libre établissement consacré par l'article 49 TFUE, lu conjointement avec l'article 54 TFUE. Il faut, compte tenu de la jurisprudence développée par la Cour de justice, considérer que les restrictions à la liberté d'établissement qui sont applicables sans discrimination tenant à la nationalité peuvent être justifiées par des raisons impérieuses d'intérêt général et si elles sont proportionnées, c'est-à-dire si elles sont propres à garantir la réalisation de l'objectif poursuivi et ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif. Compte tenu du fait que la raison d'être de l'introduction des dispositions de la loi sur les étrangers concernant le personnel originaire de pays tiers est le souci de ne pas ébranler le marché du travail danois – sachant que les travailleurs philippins, vu le niveau de leurs salaires, sont susceptibles d'évincer les travailleurs danois avec lesquels ils se trouvent en concurrence –, il faut considérer qu'il s'agit là d'une restriction justifiée par des raisons impérieuses d'intérêt général et proportionnée, et qui ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif visé. L'exigence d'être titulaire d'un permis de travail est une mesure efficace propre à assurer la stabilité du marché national du travail et, ainsi, à éviter les perturbations sur ledit marché. Dans ces circonstances, le tribunal estime que les restrictions étaient légales et ne juge pas nécessaire de saisir la Cour de justice d'une question préjudicielle.

Le fait que ce soit au ministère public qu'il incombe d'établir qu'il était légal d'instituer des restrictions aux libertés consacrées par le droit de l'Union ne change rien à cette conclusion, compte tenu de ce qui a été dit à propos du contexte desdites restrictions.

Il existe, dans cette affaire, des circonstances aggravantes qui influencent la fixation de la peine. Les marins étrangers reçoivent un salaire moins élevé que celui des marins danois, ce qui implique qu'un avantage économique a été obtenu. On peut considérer que l'infraction a été intentionnelle et commise avec plusieurs navires, et que les étrangers concernés n'avaient pas le droit de séjourner au Danemark. Une certaine incertitude existe, toutefois, quant à savoir combien de marins se trouvaient à bord des navires et dans quelle mesure ces derniers ont fait escale dans des ports danois. On peut aussi constater que la durée de traitement de l'affaire a été extrêmement longue, vu la complexité de la cause et la question des problèmes que celle-ci pose au regard du droit de l'Union, et considérant les contacts qu'il y a eu entre divers services, le ministère public et l'avocat de la prévenue, et considérant enfin l'affaire en appel concernant le statut de l'avocat Ringsted au cours de l'affaire.

Après une appréciation d'ensemble, le tribunal estime qu'il se justifie d'infliger une amende de 1 500 000 DKK en vertu de l'article 59, paragraphe 4, de la loi sur les étrangers, considéré conjointement avec les articles 59, paragraphe 5, et 61 de la même loi. »

C. Règles de droit de l'Union applicables

- 8 Les règles de droit de l'Union pertinentes en l'espèce sont les articles 49, 52 et 54 TFUE.

D. Règles de droit danois applicables

[Or. 5]

- 9 Les dispositions applicables de la loi sur les étrangers, à savoir les articles 13, 14, 59 et 61, étaient à l'époque des faits rédigées comme suit, ainsi qu'il ressort de l'arrêté de codification n° 1061 du 18 août 2010 :

« Article 13

1. Les étrangers doivent disposer d'un permis de travail pour occuper un emploi rémunéré ou non rémunéré, exercer une activité indépendante ou fournir des services avec ou sans contrepartie dans le pays. Un permis de travail est également requis pour occuper un emploi sur un navire ou un avion danois qui fait escale régulièrement dans un port ou un aéroport danois dans le cadre d'une ligne régulière ou autrement. Des exonérations sont toutefois prévues à l'article 14.

2. Le ministre en charge des Réfugiés, des Immigrés et de l'Intégration détermine par des dispositions détaillées dans quelle mesure un permis de travail est requis pour travailler sur la mer territoriale ou le plateau continental. »

« **Article 14**

1. Les étrangers suivants sont exonérés de l'obligation de permis de travail :
 - 1) les étrangers qui sont ressortissants d'un autre pays nordique tel que visé à l'article 1^{er},
 - 2) les étrangers soumis aux règles de l'Union européenne telles que visées aux articles 2 et 6,
 - 3) les étrangers titulaires d'un permis de séjour illimité,
 - 4) les étrangers titulaires d'un permis de séjour tel que visé à l'article 7, 8, 9, 9b, 9d ou 9e,
 - 5) les étrangers titulaires d'un permis de séjour tel que visé à l'article 9c, paragraphe 1, lorsque le permis est accordé dans la prolongation immédiate d'un permis de séjour tel que visé à l'article 9b,
 - 6) les étrangers titulaires d'un permis de séjour tel que visé à l'article 9c, lorsque le permis a été accordé à un étranger qui a demandé un permis de séjour en vertu de l'article 7,
 - 7) les étrangers titulaires d'un permis de séjour tel que visé à l'article 9c, paragraphe 1, lorsque le permis est accordé en raison d'un lien familial avec un résident,
 - 8) les étrangers titulaires d'un permis de séjour tel que visé à l'article 9c, paragraphe 4, lorsque le travail est naturellement lié au séjour effectué par l'étranger dans le pays en vertu de ce titre de séjour.
2. Le ministre en charge des Réfugiés, des Immigrés et de l'Intégration peut décider que d'autres étrangers seront exonérés de l'obligation de permis de travail. »

« **Article 59**

[...]

[5]. Toute personne qui emploie un étranger sans le permis de travail requis ou en enfreignant les conditions fixées pour un permis de travail est passible d'une amende ou d'une peine d'emprisonnement d'une durée maximale de deux ans.

[6]. Est, lors de la fixation de la peine en application du paragraphe 5, considéré comme une circonstance aggravante le fait que l'infraction ait été commise

intentionnellement ou par négligence grave, que l'infraction ait visé à, ou eu pour effet, l'obtention d'un avantage économique pour l'intéressé lui-même ou d'autres personnes, ou que l'étranger n'ait pas le droit de séjourner dans le pays. »

« **Article 61**

Une personne morale, notamment une société, peut voir s'engager sa responsabilité pénale en vertu des règles du chapitre 5 du code pénal. »

- 10 À l'époque des faits qui ont donné lieu aux poursuites, les dispositions suivantes du *bekendtgørelse nr. 270 af 22. marts 2010 om udlændinges adgang her til landet* [l'arrêté ministériel n° 270, du 22 mars 2010, sur l'accès des étrangers au territoire national ; ci-après l'« arrêté ministériel relatif aux étrangers »] étaient applicables :

« **Article 33**

1. Les étrangers suivants sont exonérés de l'obligation de permis de travail :

[...] **[Or. 6]**

- 4) le personnel travaillant sur un navire de charge danois en trafic international qui est soumis, à cette fin, à l'obligation de permis de travail prévue à l'article 13, paragraphe 1, deuxième phrase, de la loi sur les étrangers, lorsque le nombre d'escales du navire dans des ports danois n'a pas dépassé 25 au cours de la période écoulée d'une année, indépendamment de l'année civile.

[...] ».

- 11 Comme on peut le voir, l'article 14, paragraphe 1, de la loi sur les étrangers énumère des catégories d'étrangers qui sont exonérés de l'obligation d'obtenir le permis de travail imposé par l'article 13, paragraphe 1, de la loi. Au moment de la commission des faits, la disposition a été complétée par l'article 33 de l'arrêté ministériel relatif aux étrangers, qui, lui aussi, exonère de l'obligation de permis de travail diverses catégories d'étrangers, parmi lesquelles celle qui est spécifiée à l'article 33, paragraphe 1, point 4, dudit arrêté.
- 12 L'article 33, paragraphe 1, point 4, de l'arrêté ministériel clarifie le critère « régulièrement » utilisé à l'article 13, paragraphe 1, deuxième phrase, de la loi sur les étrangers en ce sens qu'un permis de travail n'est requis que si le nombre d'escales du navire danois concerné dans des ports danois a dépassé 25 au cours de la période écoulée d'une année.
- 13 Les articles 103 et 104 du code maritime (dont on trouve la version la plus récente dans l'arrêté de codification n° 1505 du 17 décembre 2018) sont rédigés comme suit :

« **Article 103**

1. Pour un navire qui est la propriété de quirataires, il est désigné un armateur gérant.
2. Peut être désignée comme armateur gérant une personne physique, une société par actions ou une société de personnes qui réunit les conditions prévues à l'article 1^{er}, paragraphe 2, points 1 et 3 respectivement. »

« **Article 104**

En vertu de sa fonction, l'armateur gérant a, vis-à-vis des tiers, le pouvoir d'accomplir tous les actes juridiques que l'activité d'armement maritime implique habituellement. Il peut ainsi engager et congédier le capitaine et adresser à celui-ci des instructions, conclure des contrats d'assurance ordinaires et recevoir les montants versés à la compagnie d'armement maritime. L'armateur gérant ne peut sans autorisation spéciale vendre ou hypothéquer le navire, ou le fréter pour une durée supérieure à un an. »

- 14 À l'époque des faits qui ont donné lieu aux poursuites, les dispositions régissant le registre international danois des navires (DIS) figuraient dans l'arrêté de codification n° 273 du 11 avril 1997, tel que modifié par la loi n° 460 du 31 mai 2000, la loi n° 526 du 7 juin 2006 et la loi n° 214 du 24 mars 2009, et étaient rédigées comme suit :

« **Article 10**

1. Les conventions collectives relatives aux conditions de salaire et de travail des personnes employées sur les navires immatriculés dans le registre doivent indiquer expressément qu'elles ne s'appliquent qu'à ces emplois.
2. Les conventions collectives visées au paragraphe 1 qui sont conclues par une organisation syndicale danoise ne peuvent concerner que les personnes ayant leur domicile au Danemark, [Or. 7] ou qui doivent être assimilées à des personnes considérées comme ayant leur domicile au Danemark en application du droit de l'Union ou d'autres obligations internationales.
3. Les conventions collectives visées au paragraphe 1 qui sont conclues par une organisation syndicale étrangère ne peuvent concerner que les membres de cette organisation ou les ressortissants du pays de l'organisation syndicale, pour autant qu'ils ne soient pas membres d'une autre organisation avec laquelle est conclue une convention telle que visée au paragraphe 1.
4. La loi instituant un tribunal du travail est également applicable aux litiges dans lesquels est partie une organisation syndicale étrangère. »

- 15 Lorsque se produisaient les faits à l'origine des poursuites, les règles en matière de visas étaient fixées par l'arrêté ministériel relatif aux étrangers. Les articles 13, 16 et 19 de l'arrêté comprenaient notamment les dispositions suivantes :

« **Article 13**

Tout étranger est tenu de faire viser son passeport ou autre document de voyage avant son entrée sur le territoire, à moins d'en être exempté en vertu de l'article 14. »

« **Article 16**

Un visa uniforme valable pour tous les pays de l'espace Schengen ne peut être délivré que si les conditions suivantes sont remplies :

- 1) La personne concernée doit être en possession d'un passeport valide ou d'un autre document de voyage lui donnant le droit de voyager au Danemark et dans les autres pays de l'espace Schengen. Si le passeport n'est valable que pour voyager dans un ou certains des pays de l'espace Schengen, la validité du visa est limitée à ce ou ces pays. Il ne peut être mentionné dans le passeport ou autrement indiqué que le passeport n'est pas valable pour le voyage de retour vers le pays de délivrance.
- 2) La personne concernée doit disposer des moyens de subsistance suffisants, tant pour la durée du séjour envisagé dans les pays de l'espace Schengen que pour le retour dans le pays de provenance ou de résidence ou le transit vers un pays tiers dans lequel son admission est garantie, ou doit être en mesure d'acquérir légalement ces moyens.
- 3) La personne concernée doit, sauf raisons particulières, détenir une assurance voyage pour couvrir les frais éventuels occasionnés par le rapatriement pour des raisons de santé ou pour cause de décès, et par les soins médicaux et soins hospitaliers d'urgence pendant le séjour prévu. L'assurance voyage doit couvrir tous les pays de l'espace Schengen et couvrir toute la durée du séjour ou du transit prévu. Le montant minimum de la couverture d'assurance doit être de 30 000 euros. Si un visa a été demandé pour plus de deux entrées dans les pays de l'espace Schengen, l'assurance voyage ne doit couvrir que la durée du premier voyage et séjour envisagé dans lesdits pays. Dans de tels cas, la personne concernée doit signer la déclaration sur le formulaire de demande de visa par laquelle elle reconnaît avoir connaissance de la nécessité de disposer d'une assurance voyage pour toute entrée et séjour futur dans les pays de l'espace Schengen.

[...] »

« **Article 19**

[...] **[Or. 8]**

5. Le Service des étrangers peut délivrer un permis de retour à un étranger qui séjourne légalement au Danemark.

6. La police, à ce habilitée par le Service des étrangers, peut, dans des circonstances particulières, délivrer à la frontière un visa pour un séjour d'une durée maximale de 15 jours avec une seule entrée ou un visa de transit tels que visés au paragraphe 4, première phrase. Le paragraphe 4, deuxième et troisième phrases, est applicable mutatis mutandis. Le visa dont il est question à la première phrase ne peut pas être délivré si l'étranger fait l'objet d'un signalement aux fins de non-admission dans le Système d'information Schengen ou d'une interdiction d'entrée au Danemark. La police, à ce habilitée par le Service des étrangers, peut, dans des circonstances particulières, délivrer le permis de retour visé au paragraphe 5. »

- 16 Les règles relatives à la délivrance de visas aux marins sont décrites aux articles 10 et 11 de la *cirkulære nr. 70 af 10. august 2010 om udstedelse af visum ved grænsen til visumpligtige sømænd i transit* (circulaire n° 70, du 10 août 2010, sur la délivrance de visas à la frontière aux marins soumis à l'obligation de visa se trouvant en transit). Ces dispositions prévoient notamment ce qui suit :

« **Article 10**

Si un marin doit débarquer d'un navire faisant escale ou supposé faire escale dans un port danois, afin de voyager hors du pays en passant par une frontière extérieure au sein de l'espace Schengen, la procédure suivante s'applique lorsque le marin doit se voir délivrer un visa au moment du débarquement :

- 1) La compagnie d'armement maritime ou l'agent informe la police du district où se trouve le port d'escale que le marin soumis à l'obligation de visa va débarquer au port d'escale, puis voyager hors du pays en passant par une frontière extérieure au sein de l'espace Schengen. [...]
- 2) La police du district où se trouve le port d'escale vérifie dans les meilleurs délais et dans la mesure du possible si les informations fournies par la compagnie d'armement maritime ou l'agent sont correctes et si les conditions prévues à l'article 5 sont réunies. Dans le cadre de cette vérification, la police vérifie l'itinéraire du marin dans l'espace Schengen.

[...] »

« **Article 11**

Si un marin doit débarquer d'un navire faisant escale ou supposé faire escale dans un port danois, et embarquer sur un autre navire dans un autre port situé dans l'espace Schengen, la procédure suivante s'applique lorsque le marin doit se voir délivrer un visa au moment du débarquement :

- 1) La compagnie d'armement maritime ou l'agent informe la police du district où se trouve le port d'escale que le marin soumis à l'obligation de visa va débarquer au port d'escale afin d'embarquer sur un autre navire dans un autre port situé dans l'espace Schengen. [...]
- 2) La police du district où se trouve le port d'escale vérifie dans les meilleurs délais et dans la mesure du possible si les informations fournies par la compagnie d'armement maritime ou l'agent sont correctes et si les conditions prévues à l'article 5 sont réunies. Dans le cadre de cette vérification, la police vérifie l'itinéraire du marin dans l'espace Schengen.
- 3) La police du district où se trouve le port d'escale demande, par téléphone, par télécopieur, par courrier électronique ou autrement, à l'autorité de contrôle aux frontières du port où le marin doit embarquer sur l'autre navire de vérifier que ledit navire a touché ou est supposé toucher le port. Les informations sur les numéros de télécopieur et autres coordonnées des autorités de contrôle aux frontières des frontières extérieures de l'espace Schengen sont disponibles et régulièrement mises à jour sur l'intranet de la police.

[...] ». [Or. 9]

E. Aspects de l'affaire suscitant des questions en droit de l'Union et argumentation des parties

Aspects de l'affaire suscitant des questions en droit de l'Union

- 17 Il ressort de l'article 49, premier alinéa, TFUE que les restrictions à la liberté d'établissement des ressortissants d'un État membre dans le territoire d'un autre État membre sont interdites (établissement primaire). Cette interdiction s'étend également aux restrictions à la création d'agences, de succursales ou de filiales par les ressortissants d'un État membre établis sur le territoire d'un État membre (établissement secondaire). Selon les termes de l'article 49, second alinéa, TFUE, la liberté d'établissement comporte l'accès aux activités non salariées et leur exercice, ainsi que la constitution et la gestion d'entreprises, et notamment de sociétés au sens de l'article 54 TFUE dans les conditions définies par la législation du pays d'établissement pour ses propres ressortissants, sous réserve des dispositions du chapitre du traité FUE relatif aux capitaux (voir, par exemple, arrêts du 9 mars 1999, Centros, C-212/97, EU:C:1999:126, et du 14 décembre 2006, Denkvit Internationaal et Denkvit France, C-170/05, EU:C:2006:783).
- 18 En vertu de l'article 54, premier alinéa, TFUE, le droit d'établissement bénéficie aux sociétés i) constituées en conformité de la législation d'un État membre et ii) ayant leur siège statutaire, leur administration centrale ou leur principal établissement à l'intérieur de l'Union.

- 19 Lesdites sociétés sont, aux fins de l'application des dispositions du chapitre du traité FUE relatif au droit d'établissement (ainsi que de celles du chapitre relatif aux services), assimilées aux personnes physiques ressortissantes des États membres.
- 20 Une société telle que visée à l'article 54 TFUE peut ainsi créer des agences, des succursales ou des filiales, ou recourir à d'autres formes d'établissement secondaire dans d'autres États membres sans que l'État d'origine ou l'État d'accueil puisse y faire obstacle.
- 21 La notion d'« établissement » au sens de l'article 49 TFUE n'est pas définie dans le traité, mais, d'après la jurisprudence de la Cour de justice, elle comporte l'exercice effectif d'une activité économique au moyen d'une installation stable dans un autre État membre pour une durée indéterminée, ainsi qu'il ressort, par exemple, de l'arrêt du 22 décembre 2008, *Commission/Autriche* (C-161/07, EU:C:2008:759, point 27) et de l'arrêt du 25 juillet 1991, *Factortame e.a.* (C-221/89, EU:C:1991:320, point 20). Dans cette dernière affaire, la Cour a indiqué que l'immatriculation d'un bateau ne comporte pas nécessairement un établissement au sens du traité, notamment lorsque le bateau n'est pas utilisé **[Or. 10]** pour l'exercice d'une activité économique ou lorsque la demande d'immatriculation est effectuée par une personne, ou pour le compte d'une personne, qui n'est pas établie dans l'État concerné et qui ne va pas s'y établir. Cependant, la Cour a ajouté que, lorsque le bateau constitue un instrument pour l'exercice d'une activité économique comportant une installation stable dans l'État concerné, son immatriculation ne peut pas être dissociée de l'exercice de la liberté d'établissement (voir arrêt du 25 juillet 1991, *Factortame e.a.*, C-221/89, EU:C:1991:320, points 21 et 22).
- 22 Les parties au litige ne contestent pas que l'exigence d'un permis de travail formulée à l'article 13, paragraphe 1, de la loi sur les étrangers et à l'article 33, paragraphe 1, point 4, de l'arrêté ministériel relatif aux étrangers puisse constituer une restriction au droit d'établissement consacré à l'article 49 TFUE.
- 23 Le souci d'assurer la stabilité du marché du travail et d'éviter ainsi les perturbations sur ledit marché peut, en principe, justifier des restrictions à la libre circulation (voir arrêt du 14 novembre 2018, *Danieli & C. Officine Meccaniche e.a.*, C-18/17, EU:C:2018:904).

Argumentation du ministère public

- 24 Les règles de l'article 13, paragraphe 1, de la loi sur les étrangers et de l'article 33, paragraphe 1, point 4, de l'arrêté ministériel relatif aux étrangers créent une restriction non discriminatoire au droit d'établissement en répondant à la préoccupation d'assurer la stabilité du marché du travail et d'éviter ainsi les perturbations sur ledit marché.

- 25 Les règles danoises sont proportionnées, c'est-à-dire qu'elles sont propres à garantir la réalisation de l'objectif poursuivi et ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif. Le ministère public soutient, par conséquent, que la restriction au droit d'établissement est conforme au droit de l'Union.

Argumentation de VAS Shipping ApS

- 26 L'exigence du permis de travail n'est pas nécessaire pour répondre à une préoccupation d'intérêt général, en particulier celle d'assurer la stabilité du marché du travail et d'éviter ainsi les perturbations sur ledit marché. Sirius Shipping ApS estime, dès lors, que les règles danoises applicables en l'espèce sont contraires au droit de l'Union.
- 27 Lesdites règles ne sont pas propres à assurer la stabilité du marché du travail. Les raisons en sont notamment que 1) les règles ne s'appliquent pas aux navires immatriculés dans d'autres registres nationaux, 2) les membres de l'équipage doivent dans tous les cas disposer d'un permis de travail pour travailler dans la [Or. 11] zone portuaire ou ailleurs sur le territoire terrestre danois, 3) les règles n'empêchent pas un ressortissant de pays tiers de débarquer dans des ports danois plus de 25 fois, le critère déterminant étant seulement le point de savoir combien de fois les ports danois sont touchés par le navire concerné, et 4) les règles danoises en matière de visa répondent dans une mesure suffisante à la préoccupation invoquée d'assurer la stabilité du marché du travail.
- 28 Les règles danoises ont, d'une part, un champ d'application strict et sont, d'autre part, très contraignantes pour les armateurs, qu'elles obligent à changer leur stratégie d'embauche.

F. Contexte de la question posée par l'Østre Landsret

- 29 La Cour de justice s'est prononcée dans plusieurs arrêts sur le point de savoir quels aspects doivent, en vertu des règles du traité FUE, être considérés dans l'analyse de la proportionnalité de restrictions apportées à la liberté de l'employeur de choisir les travailleurs.
- 30 Or, cette jurisprudence concerne tout particulièrement le rapport aux règles en matière de prestations de services. Les arrêts rendus par la Cour à ce jour ne donnent donc pas d'indications certaines quant à la question de savoir comment apprécier le rapport entre les règles danoises en cause et l'article 49 TFUE relatif au droit d'établissement.
- 31 La juridiction de céans estime, par conséquent, nécessaire, afin qu'elle puisse trancher le litige, que la Cour prenne position sur le point de savoir si l'article 49 TFUE s'oppose à des règles telles que les dispositions de droit danois exigeant un permis de travail pour des ressortissants de pays tiers travaillant sur

des navires battant pavillon danois et qui sont la propriété d'armateurs ressortissants d'un autre État membre de l'Union.

- 32 Dans ces circonstances, la juridiction de céans décide de suspendre la procédure d'appel en matière pénale afin de saisir la Cour de justice d'une demande de décision préjudicielle en application de l'article 267 TFUE.
- 33 La juridiction de céans invite, par conséquent, la Cour à répondre à la question formulée ci-dessous.

Pour ces motifs : **[Or. 12]**

La juridiction de céans prie la Cour de répondre à la question suivante :

[OMISSIS]

L'article 49 TFUE s'oppose-t-il à la réglementation d'un État membre selon laquelle les travailleurs ressortissants de pays tiers faisant partie de l'équipage d'un navire battant le pavillon de l'État membre concerné, et qui est la propriété d'un armateur ressortissant d'un autre État membre, doivent disposer d'un permis de travail, à moins que le nombre d'escales du navire dans des ports de l'État membre concerné n'ait pas dépassé 25 au cours de la période écoulée d'une année ?

(sign.)

[OMISSIS]