



Luxembourg, le 27 mars 2014

Arrêt dans l'affaire C-17/13

Alpina River Cruises GmbH, Nicko Tours

GmbH/Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Capitaneria di Porto di
Chioggia

Presse et Information

La libre circulation des services de cabotage maritime applicable aux armateurs de l'Union qui exploitent des navires immatriculés dans un État membre régit les services de croisière maritime

En vertu du règlement sur le cabotage maritime¹, la libre circulation des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre s'applique, depuis le 1^{er} janvier 1993, aux armateurs de l'Union qui exploitent des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État, sous réserve que ces navires remplissent les conditions requises par le droit national en matière de cabotage.

Alpina River Cruises GmbH (une société helvétique) et Nicko Tours GmbH (une société allemande) sont respectivement l'armateur et la société utilisatrice du navire touristique helvétique « Bellissima ». Ces sociétés ont souhaité organiser une croisière d'environ une semaine à partir de Venise. Elles avaient prévu de traverser la lagune de Venise jusqu'à Chioggia, puis la mer territoriale entre Chioggia et Porto Levante avant de remonter le fleuve Pô sur environ 60 kilomètres et de retourner à Venise par l'itinéraire inverse. La demande d'autorisation pour la traversée du tronçon de mer a été rejetée par la capitainerie du port (Capitaneria di Porto di Chioggia), au motif que le droit italien réserve le cabotage maritime aux navires battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne.

Alpina et Nicko Tours ont attaqué ce refus devant le tribunal administratif de la Région de Vénétie (Tribunale amministrativo regionale per il Veneto), puis devant le Conseil d'État italien (Consiglio di Stato). Elles ont fait valoir que, selon le droit de l'Union, la notion de « cabotage maritime » s'applique uniquement à des services qui comportent un véritable transport par mer. Selon Alpina et Nicko Tours, la croisière n'impliquerait pas un tel transport du fait qu'elle s'effectuerait dans des eaux intérieures (exception faite du court passage en mer territoriale entre Chioggia et Porto Levante).

Le Consiglio di Stato a demandé à la Cour de justice si une croisière qui commence et se termine avec les mêmes passagers dans le même port d'un État membre relève du champ d'application du droit de l'Union.

Dans son arrêt d'aujourd'hui, la Cour souligne que **le règlement ne porte que sur les services de transport qui, à l'intérieur d'un État membre (cabotage), présentent un caractère maritime**. Par conséquent, le transport par voie navigable dans un État membre n'est pas régi par ce règlement, lorsqu'il est dénué de caractère maritime².

La solution du litige dépend de la **question de savoir si la croisière en cause constitue un cabotage maritime**.

¹ 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 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).

La Cour constate que, contrairement à ce qu'affirment Alpina et Nicko Tours, il n'apparaît pas que la croisière en cause présente un caractère essentiellement non maritime. À cet égard, la Cour considère – sous réserve de vérification par le juge national – que, outre le tronçon entre Chioggia et Porto Levante, 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 italiennes.

La Cour souligne à ce propos que la notion de « mer » visée par le règlement ne se limite pas à la mer territoriale au sens de la convention des Nations unies sur le droit de la mer³, mais couvre également les eaux intérieures maritimes situées en-deçà de la ligne de base de la mer territoriale.

Enfin, la Cour déclare que **toute prestation de croisière fournie contre rémunération dans les eaux maritimes d'un État membre est soumise au règlement**, indépendamment du fait qu'elle commence et se termine avec les mêmes passagers dans un seul et même port.

Par conséquent, **un service de transport maritime organisé sous la forme d'une croisière qui commence et se termine avec les mêmes passagers dans le même port d'un État membre est soumis à l'application du principe de la libre circulation des services de transport maritime à l'intérieur des États membres (cabotage maritime).**

RAPPEL: Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse: Gilles Despeux ☎ (+352) 4303 3205

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106

³ Convention signée à Montego Bay (Jamaïque) 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).