



Date de réception : 16/07/2024

Affaire C-413/24

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

13 juin 2024

Jurisdiction de renvoi :

Ondernemingsrechtbank Gent, afdeling Oostende (Belgique)

Date de la décision de renvoi :

6 juin 2024

Demanderesse :

Het Vlaamse Gewest

Défenderesses :

P&O North Sea Ferries Limited

P&O Ferries Limited

Ondernemingsrechtbank

Gent,

Afdeling Oostende

(tribunal de l'entreprise de Gent, division Oostende, Belgique)

1^{ère} chambre

[OMISSIS] **En cause de**

HET VLAAMSE GEWEST (LA RÉGION FLAMANDE, BELGIQUE)

[OMISSIS]

demanderesse

CONTRE :

P&O NORTH SEA FERRIES LIMITED (FILIALE BELGE) [OMISSIS]

défenderesse

ET

En cause de

HET VLAAMSE GEWEST (LA RÉGION FLAMANDE, BELGIQUE)
[OMISSIS]

demanderesse

CONTRE :

P&O FERRIES LIMITED, [OMISSIS]

défenderesse

P&O NORTH SEA FERRIES LIMITED (FILIALE BELGE) [OMISSIS]

intervenante volontaire

A. PROCÉDURE

1. [OMISSIS]

8. [OMISSIS] [aspects relevant de règles de procédure nationales] [OMISSIS]

B. LES DEMANDES

9. [OMISSIS]

[OMISSIS] [aspects relevant de règles de procédure nationales] [OMISSIS] Dire la demande principale de la RÉGION FLAMANDE recevable et fondée et, en conséquence, condamner la société de droit anglais P&O NORTH SEA FERRIES LIMITED (FILIALE BELGE) à verser à la Région flamande la somme de 13 690 912,94 euros sous réserve de majoration en cours d’instance, majorée des intérêts au taux légal à compter du 28 novembre 2023 jusqu’au parfait paiement et des dépens y compris les frais de citation et l’indemnité de procédure indexée.

Dire pour droit que la société de droit anglais P&O NORTH SEA FERRIES LIMITED (FILIALE BELGE) est également tenue au versement des indemnités du système d’assistance au trafic maritime pour les factures échues à compter du 28 novembre 2023, et à tout le moins accorder à la Région flamande un sursis à statuer sur ce point.

**C. LES FAITS – LES DISPOSITIONS LEGALES APPLICABLES –
OBJET DU LITIGE**

10. La demande de la Région flamande tend au paiement de factures relatives à des services du système d'assistance au trafic maritime impayées depuis le 30 avril 1996 et à des factures échues en cours d'instance.

L'autorité flamande a mis en place une législation que les opérateurs de navires doivent respecter lorsqu'ils naviguent vers des ports maritimes flamands, dont Zeebrugge.

Il s'agit du **décret du 16 juin 2006** relatif à l'assistance à la navigation sur les voies d'accès maritimes et à l'organisation du « Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum » (Centre de coordination et de sauvetage maritimes) (M.B. du 26 octobre 2006, p. 57703).

11. L'article 37 dudit décret dispose :

« § 1^{er}. Pour l'utilisation des services du système d'assistance au trafic maritime par des navires ayant pour destination un port, une voie d'eau, un lieu de mouillage ou d'amarrage situé dans le secteur [du système d'assistance au trafic maritime] ou dans une zone gérée par une administration des voies d'eau ou une administration portuaire en Belgique, une redevance du système d'assistance au trafic maritime est due.

Sont exonérés de cette obligation :

1° les catégories de navires désignées par le Gouvernement flamand sur la base de leur nature, leurs caractéristiques, leur destination ou leur itinéraire ;

2° par visite ou par transit, les navires désignés nominativement à titre exceptionnel par le Gouvernement flamand qui sont affectés à des fins culturelles, philanthropiques, humanitaires ou pédagogiques, participent à une manifestation particulière ou effectuent des travaux dans l'intérêt général.

Le paiement des droits de pilotage, de l'indemnité [pour pilotage à distance], des droits de port et des autres [indemnités], est réglé dans les dispositions réglementaires y afférentes.

§ 2. Moyennant respect des règles de droit international, de droit communautaire et constitutionnelles applicables en la matière, le Gouvernement flamand fixe le tarif de la redevance [du système d'assistance au trafic maritime] ainsi que les modalités et l'instance de [son] recouvrement. »

12. L'article 37bis dudit décret dispose (nous soulignons les dispositions les plus importantes) :

« § 1^{er}. Pour l'application du présent article, il faut entendre par :

1° indemnité [du système d'assistance au trafic maritime] : la redevance [du

ystème d'assistance au trafic maritime] visée à l'article 37 ;

2° zone tarifaire : la zone dans laquelle l'assistance au trafic est assurée ;

3° longueur : la longueur hors tout.

§ 2. Une indemnité [du système d'assistance au trafic maritime] est due pour chaque navire venant de la mer, ayant pour destination un port flamand intégré dans le système d'assistance au trafic maritime ; elle vaut comme indemnité tant pour la navigation entrante que pour la navigation sortante.

Si le navire entre la zone tarifaire plus d'une fois pendant un jour calendaire, le tarif n'est dû qu'une seule fois.

L'indemnité [du système d'assistance au trafic maritime] n'est pas due en cas de navigation entre les ports flamands.

§ 3. Aucune indemnité n'est due par les catégories de navires suivantes :

1° bateaux de navigation intérieure ;

2° bateaux jusqu'à 41 m de longueur ;

3° bateaux en propriété ou en gestion de l'État ou d'une région ;

4° navires pour l'exploitation ou le transport de sable, matières de dragage ou de gravier, mais seulement s'ils sont utilisés à ces fins en exécution de travaux sur ordre du gestionnaire des eaux ou du cours d'eau navigable ;

5° bateaux opérant pour les services de pilotage des Pays-Bas et de la Flandre.

§ 4. Le Ministre flamand, chargé des transports, peut accorder une exemption de l'indemnité [du système d'assistance au trafic maritime] à un navire lorsque ce dernier participe à une manifestation particulière ou qu'il effectue des travaux d'intérêt public.

§ 5. Le montant de l'indemnité [du système d'assistance au trafic maritime] est repris dans le tableau ci-dessous conformément au tarif, fixé sur la base de la longueur du navire (suit un tableau avec tarif fixé sur la base de la longueur du navire). »

Remarque : La longueur minimale de 41 mètres a été fixée suite à la modification de l'article 37bis par le Decreet over diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid [décret portant diverses dispositions relatives au transport collectif, à l'infrastructure routière et à la politique routière,

ainsi qu'à l'infrastructure hydraulique et à la politique de l'eau] du 31 mars 2023 (M.B. du 21 avril 2023) ; elle était auparavant de 46 mètres suite à l'insertion d'un article 37bis dans le décret du 16 juin 2006, inséré par le décret du 19 décembre 2008. – Decreet houdende de vergoeding, verschuldigd door de gebruikers van het verkeersbegeleidingssysteem voor vaartuigen [décret portant l'indemnité due par les usagers du système d'assistance au trafic pour navires] [(M.B. du 10 mars 2009, err., M.B. du 1^{er} avril 2009 (éd. 1)], à compter du 5 novembre 2006 (article 8, 5°).

13. **L'article 17 du décret** dispose : « Les commandants qui entrent dans le secteur [du système d'assistance au trafic maritime] ou une partie de celui-ci déterminée par le Gouvernement flamand, sont tenus de participer au système d'assistance au trafic maritime selon les modalités prescrites par le Gouvernement flamand. »

14. **L'étendue du secteur opérationnel** [du système d'assistance au trafic maritime] a été fixée en dernier lieu à l'article 4 de l'arrêté du gouvernement flamand du 26 octobre 2007 relatif à l'assistance à la navigation (MB du 8 novembre 2007, tel que modifié par l'arrêté du 23 avril 2021 (MB du 21 mai 2021).

15. Les indemnités sont dues pour des services d'assistance au trafic maritime (« indemnités du système d'assistance au trafic maritime ») en cas de navigation dans le secteur opérationnel du système d'assistance au trafic maritime, y compris une petite surface d'eau en dehors du port de Zeebrugge. Le secteur opérationnel [du système d'assistance au trafic maritime] est géré en Flandre par l'**Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust** (Agence des services maritimes et côtiers ; ci-après la « MDK ») depuis le 1^{er} avril 1996.

16. Selon la demanderesse, les tâches essentielles de l'assistance à la navigation sont les suivantes :

– assurer la sécurité et la fluidité de la navigation sur les voies d'accès maritimes à destination et en provenance des ports maritimes flamands en fournissant des services de transport maritime « **Vessel Traffic Services** », « VTS » (services de trafic de bateaux) ; le réseau transfrontalier de l'Escaut est l'instrument que le VTS fournit à la navigation ;

– gestion et exploitation de la **Schelderadarketen** (réseau de radars de l'Escaut : ci-après la « SRK ») ; depuis 1991, la SRK est un outil essentiel dans l'accompagnement des bateaux dans la région de l'Escaut ; les radars permettent aux gestionnaires du trafic de surveiller et de gérer la navigation dans l'ensemble du secteur ; actuellement, la SRK comprend 5 centrales de trafic et leur personnel et près de 55 postes radar ;

– fournir des informations et mettre à la disposition des services de pilotage les équipements nécessaires pour que les pilotes puissent être utilisés de manière efficace pour offrir du pilotage à distance ;

- la Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (Gestion nautique commune ; ci-après la « GNB ») réalise avec les Pays-Bas un trafic maritime sûr et fluide dans la région de l’Escaut (<https://www.gemeenschappelijknautischbeheer.net>).
- soutenir et coordonner les opérations de sauvetage et de remorquage en mer en tant qu’autorité SAR (Search And Rescue) à partir du Centre maritime de sauvetage et de coordination (MRCC) d’Ostende ;
- gérer et suivre les conventions conclues entre la Région flamande et les quatre services flamands de capitainerie dans le cadre du décret flamand relatif à l’assistance à la navigation du 16 juin 2006.

17. L’ensemble de ces services vise à fournir au commandement des bateaux tous les conseils nécessaires et des informations complètes sur l’itinéraire et la navigation à retenir, les entraves, les autres trafics parfois non visibles sur la voie navigable et toute autre information pertinente, afin de permettre au navire d’atteindre ou de quitter le port de destination en toute sécurité et sans entrave. Afin d’accompagner efficacement le trafic maritime dans la région de l’Escaut, la demanderesse a construit, en coopération avec les Pays-Bas, un réseau de radars commun et transfrontalier.

18. Les navires faisant escale dans un port maritime tel que Zeebrugge sont tenus de payer une indemnité du système d’assistance au trafic maritime à l’intervention du service d’assistance à la navigation de la MDK. La MDK est l’agence autonome de la Région flamande qui dispose de droits exclusifs pour la fourniture de services du système d’assistance au trafic maritime dans les eaux maritimes flamandes. L’indemnité est perçue, entre autres, d’un navire de mer qui entre à Zeebrugge en raison du fait qu’une courte bande d’eau se situe à côté du port de Zeebrugge dans le secteur opérationnel dit « du système d’assistance au trafic maritime ».

19. **P&O** exerce une activité de fournisseur de services de transport de passagers et de fret entre des ports situés en Europe continentale et au Royaume-Uni. P&O ne souhaite pas acheter ou utiliser des services du système d’assistance au trafic maritime à destination ou en provenance de Zeebrugge, car, selon elle, les services ne sont d’aucune utilité pratique pour P&O.

20. [OMISSIS] Dans son arrêt du 29 avril 2010, n° 44/2010, la Cour constitutionnelle (Belgique) a jugé que l’indemnité du système d’assistance au trafic maritime devait être assimilée à une rétribution.

21. P&O a reçu depuis 1996 de la part de la demanderesse des factures pour des services de pilotage et du système d’assistance au trafic maritime. À chaque fois, P&O a contesté ces factures en ce qui concerne les indemnités du système d’assistance au trafic maritime réclamées. Les factures relatives aux services de pilotage individuels ont toujours été payées.

22. La créance de la demanderesse s'élève [OMISSIS] à 8 589 752,79 euros en principal et à 5 101 160,15 euros en intérêts. [OMISSIS]

23. La défenderesse relève que les factures relatives au pilotage et aux services du système d'assistance au trafic maritime en cause ont été facturées avant le 16 juillet 2020, à **P&O North Sea Ferries Limited**, sous le numéro d'entreprise 0459.497.512. Toutefois, depuis le 16 juillet 2020, les factures sont adressées à la société **P&O North Sea Ferries BV**, portant le numéro d'entreprise 0467.032.036. Cette dernière entreprise n'est pas partie à la présente procédure. Par conséquent, selon la défenderesse, la demanderesse ne pouvait pas tenir compte de ces factures dans le calcul du montant principal. Selon la défenderesse, les indemnités du système d'assistance au trafic maritime figurant dans les factures adressées à P&O North Sea Ferries BV représentent un montant total de près de 400 000 euros. Cette somme ne saurait, selon la défenderesse, lui être réclamée.

24. P&O conteste le bien-fondé de cette demande sur le fondement de la violation de plusieurs dispositions du droit de l'Union.

D. APPRÉCIATION

D.1. La jonction

25. [OMISSIS]

D.2. Recevabilité.

26. [OMISSIS]

D.3. Sur le fond

D.3.1 La libre prestation de services dans le secteur de la navigation.

27. [OMISSIS]

28. Le décret relatif à l'assistance à la navigation comporte un tarif de redevances calculé sur la base de la longueur du bateau. [OMISSIS] Le montant de l'indemnité du système d'assistance au trafic maritime est uniquement calculé sur la base de la longueur du bateau.

29. P&O relève que les indemnités du système d'assistance au trafic maritime sont contraires au droit à la libre prestation de services de l'article **56** du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) et du **règlement (CEE) n° 4055/86, du 22 décembre 1986**, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers (ci-après le « règlement sur les transports maritimes »), et que même après la sortie du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne le 31 janvier 2020, P&O peut invoquer

le droit de l'Union. Après une période transitoire, du 31 janvier 2020 au 1^{er} janvier 2021, les relations entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord et l'Union européenne sont définies par un accord de commerce et de coopération.

30. P&O fait valoir que [l'obligation de recourir aux services d'assistance au trafic maritime a créé] une entrave à la prestation de services de transport en provenance et à destination de Zeebrugge, qui est contraire au droit de l'Union.

31. L'obligation [OMISSIS] de recourir aux services d'assistance au trafic maritime [OMISSIS] est dictée par l'intérêt général à garantir la sécurité du trafic dans la navigation. Le fait que certains secteurs du secteur du système d'assistance au trafic maritime soient moins animés ou moins complexes n'empêche pas de les intégrer également dans le secteur du système d'assistance au trafic maritime dans l'intérêt général. Le fait que P&O n'ait, à ses dires, pas besoin de ces services est dénué de pertinence. Un service d'intérêt général n'est pas soumis à l'appréciation de l'usager individuel, même si celui-ci doit verser une indemnité à ce titre. L'assistance au trafic maritime vise avant tout à réguler les trafics de la navigation dans leur ensemble sans que cela n'empêche bien entendu chaque bateau d'être assisté individuellement dans la zone d'assistance au trafic maritime.

32. Le Conseil a adopté le règlement (CEE) n° 4055/86, du 22 décembre 1986, portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers au titre de l'article 58, paragraphe 1, et de l'article 100 TFUE. En vertu de l'article 1^{er}, paragraphe 3, du règlement relatif au transport maritime, l'interdiction générale des restrictions à la libre prestation des services à l'intérieur de l'Union à l'égard des ressortissants des États membres établis dans un autre État membre en vertu de l'article 56 TFUE est déclarée applicable aux services de transport maritime.

33. Tout traitement discriminatoire qui a une incidence sur la prestation de service dans le transport maritime qui découle des dispositions du décret relatif à l'assistance à la navigation relève du champ d'application du règlement sur le transport maritime pour les raisons suivantes :

- L'article 1^{er}, paragraphe 3, du règlement sur le transport maritime prévoit que toutes dispositions du TFUE relatives à la libre prestation de services sont applicables au secteur du transport maritime ; et
- Les dispositions pertinentes du TFUE sont applicables lorsque des services de transport sont accomplis par une entreprise établie dans un État membre envers des personnes établies dans un deuxième État membre.

34. L'article 37bis du décret relatif à l'assistance à la navigation exonère le trafic entre des ports flamands de l'obligation de payer les indemnités d'assistance au trafic maritime qui sont prélevées alors que les bateaux qui naviguent entre un port flamand et un port d'un autre État membre de l'Union européenne (en ce compris le Royaume-Uni) doivent payer des indemnités d'assistance au trafic

maritime. Un navire de mer qui navigue entre ZEEBRUGGE et ANTWERPEN dans un sens ou dans l'autre est exonéré de l'indemnité du système d'assistance au trafic maritime en sorte que les services d'assistance au trafic maritime fournis à ce bateau dans la région flamande sont gratuits tandis que les mêmes services d'assistance au trafic maritime fournis à un bateau venant d'un autre port de l'Union européenne mais en dehors de la Belgique (région flamande) ne sont pas gratuits et doivent être payés selon le tarif des indemnités du système d'assistance au trafic maritime.

35. P&O considère qu'il s'agit d'une discrimination interdite, en se référant à l'arrêt du 5 octobre 1994, Commission/France, C-381/93, EU:C:1994:370

36. Dans cette affaire, la Cour a indiqué que :

« (...) les prestations de services de transport maritime entre États membres ne sauraient être soumises à des conditions plus rigoureuses que celles auxquelles sont assujetties les prestations de services analogues sur le plan interne. »

37. La Cour a précisé ensuite que :

« Doit dès lors être considérée comme constituant une restriction à la libre prestation des services de transport maritime, interdite en vertu du règlement n° 4055/86, une réglementation nationale qui, bien qu'applicable sans discrimination à tous les navires, qu'ils soient utilisés par des prestataires nationaux ou originaires d'autres États membres, établit une distinction selon que ces navires effectuent des transports internes ou des transports à destination des autres États membres et assure ainsi un avantage particulier au marché intérieur et aux transports internes de l'État membre en question »

38. En l'espèce, le décret relatif à l'assistance à la navigation impose aux bateaux qui partent d'un port situé dans une autre État membre de l'Union européenne (en ce compris le Royaume-Uni) et naviguent vers un port flamand des conditions moins favorables qu'aux bateaux qui partent d'un port flamand et naviguent vers un autre port flamand. Ces derniers ne doivent en effet pas payer d'indemnité du système d'assistance au trafic maritime alors qu'ils bénéficient bel et bien de services d'assistance au trafic maritime.

39. La Région flamande se réfère à l'arrêt du 13 juin 2002, Sea-Land Service et Nedlloyd Lijnen, C-430/99 et C-431/99, EU:C:2002:364.

40. Dans l'arrêt Sea-Land, la Cour a indiqué *« Il importe de rappeler que la libre prestation des services, en tant que principe fondamental du traité, ne peut être limitée que par des réglementations justifiées par des raisons impérieuses d'intérêt général et s'appliquant à toute personne ou entreprise exerçant une activité sur le territoire de l'État membre d'accueil. En outre, afin d'être ainsi justifiée, la réglementation nationale en cause doit être propre à garantir la réalisation de l'objectif qu'elle poursuit et ne pas aller au-delà de ce qui est*

nécessaire pour qu'il soit atteint (voir, notamment, arrêt Analir e.a., précité, point 25) ».

41. P&O relève que dans l'affaire Sea-Land le système d'assistance au trafic variait d'une catégorie (et d'un type) à l'autre de bateaux qui bénéficiaient des mêmes services d'assistance à la navigation : c'est ainsi que tous les bateaux qui appartenaient à la même catégorie payaient la même indemnité. Dans la présente affaire, en revanche, le système d'assistance au trafic maritime traite les bateaux qui appartiennent à une même catégorie (c'est-à-dire qui ont la même taille) différemment selon leur itinéraire : c'est ainsi que les bateaux qui entrent dans un port maritime doivent payer une indemnité du système d'assistance au trafic maritime alors que ces mêmes bateaux sont exonérés du paiement d'une indemnité du système d'assistance au trafic maritime quand ils naviguent entre des ports belges.

Dans la présente affaire en revanche, tout trafic navigant de la mer vers un port flamand est obligé de payer les indemnités d'assistance au trafic maritime (sauf un nombre limité d'exceptions, dont les bateaux d'une longueur inférieure à 41/46 mètres qui sont en principe des bateaux de navigation intérieure, ainsi que la Cour l'a constaté dans l'arrêt Sea-Land). Toutefois, les bateaux qui naviguent entre des ports flamands, qui sont bel et bien des bateaux comparables, sont à nouveau exonérés du paiement alors qu'il n'y a aucune justification.

42. P&O affirme que ses bateaux venant de la mer font l'objet d'une discrimination par le système d'assistance au trafic maritime par rapport aux bateaux qui naviguent entre des ports flamands (et qui sont exonérés) sans aucune justification objective. P&O estime en conséquence que tous les autres bateaux qui entrent dans un port flamand en provenance de la mer doivent être exonérés du paiement d'une indemnité pour assistance au trafic maritime.

43. P&O fait valoir que rien ne justifie objectivement d'accorder l'exonération discriminatoire du paiement des indemnités d'assistance au trafic maritime à des bateaux qui naviguent entre des ports flamands, et en particulier à des bateaux qui dépassent 46 mètres (41 mètres à présent) (et qui sont donc comparables aux bateaux de P&O) et qui empruntent la route de 70 milles nautiques entre Zeebrugge et Antwerpen sans avoir d'abord pénétré le secteur opérationnel du système d'assistance au trafic maritime de l'Escaut en passant par la mer. Ces opérateurs bénéficient des services d'assistance au trafic maritime fournis par la MDK et causent des coûts opérationnels pour la MDK. P&O relève que, dans la dernière section de cette route entre Wals-Oorden (Pays-Bas) et Antwerpen, les bateaux doivent parcourir environ 25 milles nautiques à travers des eaux maritimes où la MDK fournit des services d'assistance au trafic maritime. Ces bateaux bénéficient de services d'assistance au trafic maritime sur une route nettement plus longue [.]. Il est constant que la portion des routes de P&O qui relève du secteur opérationnel du système d'assistance au trafic maritime de Zeebrugge est minime et que dans les 200 milles nautiques de traversée entre Tilbury, Teesport ou Hull, et Zeebrugge, entre 5 et 10 milles nautiques seulement

relèvent des eaux maritimes où la MDK fournit des services d'assistance au trafic maritime.

De surcroît, les bateaux qui naviguent vers Antwerpen bénéficieront d'un service d'assistance au trafic maritime nettement plus actif, eu égard aux éléments suivants :

- Antwerpen est un port très animé (c'est le deuxième port le plus animé d'Europe en volume de cargaison) ;
- Les voies d'eau sont toujours plus étroites (et plus fréquentées) à l'approche d'Antwerpen ; et
- Les bateaux à fort tirant d'eau ne pourront pas naviguer sur certaines portions de la route à marée basse ;

L'exonération du trafic entre les ports FLAMANDS a également pour conséquence, selon P&O, que des services d'assistance au trafic maritime sont fournis sans indemnité pour ce trafic ce qui permet de supposer que les coûts des services d'assistance au trafic maritime sont alors supportés par les autres usagers. L'indemnité du système d'assistance au trafic maritime est une rétribution pour l'usage de certains services [...] Lorsque les services d'assistance au trafic maritime entre des ports FLAMANDS sont fournis gratuitement cela peut avoir pour conséquence que les indemnités que P&O doit payer ne sont plus proportionnels.

44. Selon la RÉGION FLAMANDE, la disposition selon laquelle l'indemnité du système d'assistance au trafic maritime n'est pas due en cas de trafic maritime entre ports flamands a pour but d'éviter que la redevance ne doive être payée plus d'une fois. Il s'agit de navires qui traversent d'abord la mer à destination d'un port flamand et qui naviguent à partir de ce premier port vers un port flamand suivant. Il peut s'agir, par exemple, d'un navire qui décharge ou charge d'abord à Zeebrugge et navigue ensuite vers Antwerpen ou Gent pour d'autres opérations de chargement. Pour un tel navire, la redevance a été payée à l'arrivée à Zeebrugge. Ce navire ne doit pas payer à nouveau pour d'autres déplacements et pour l'arrivée dans le secteur opérationnel du système d'assistance au trafic maritime flamande.

Conformément à l'article 37bis §2, l'indemnité du système d'assistance au trafic maritime n'est due qu'une seule fois par jour calendrier. Lorsqu'un navire entre dans la zone tarifaire en provenance de la mer à plusieurs reprises en un jour civil, l'indemnité du système d'assistance au trafic maritime ne sera due qu'une seule fois. Il s'ensuit déjà que si le navire fait d'abord escale dans le port de ZEEBRUGGE et part le même jour pour Antwerpen, aucune indemnité du système d'assistance au trafic maritime n'est due, mais si ce navire ne part pas le même jour, aucune indemnité du système d'assistance au trafic maritime n'est due dès lors qu'il s'agit d'un trafic entre des ports FLAMANDS. L'argument de la Région FLAMANDE ne convainc donc pas le rechtbank (tribunal) d'exempter du

paiement de l'indemnité du système d'assistance au trafic maritime le trafic entre des ports FLAMANDS. Un navire qui effectue d'abord des opérations de déchargement ou de chargement à Zeebrugge et qui navigue ensuite vers Antwerpen ou Gent pour y faire des opérations de chargement bénéficiera à deux reprises des services du système d'assistance au trafic maritime, même si ce n'est pas le même jour.

45. Le tribunal constate qu'un même tarif est appliqué pour les différents ports flamands et qu'il se fonde uniquement sur la longueur du navire. Un navire de mer entrant dans le port d'Antwerpen et un navire de mer de même longueur entrant dans le port de Zeebrugge paient la même indemnité du système d'assistance au trafic maritime.

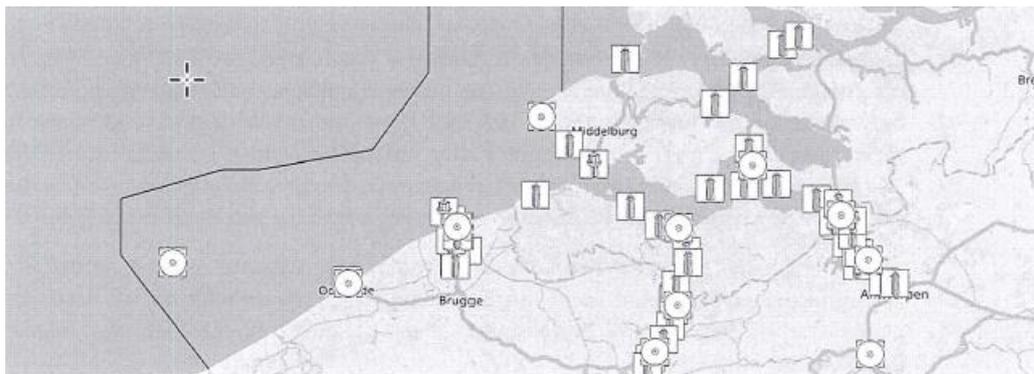
46. Selon le tribunal, l'accès au port d'ANTWERPEN et l'accès au port de ZEEBRUGGE sont fondamentalement de nature et de complexité différentes. Le port de ZEEBRUGGE est facilement accessible depuis la MER OUVERTE, tandis que le port d'ANTWERPEN n'est accessible qu'en passant par l'estuaire de l'Escaut occidental.

C'est à juste titre que P&O relève les « disparités régionales importantes » qui existent entre la desserte de ports maritimes ouverts tels que Zeebrugge, qui ne posent pas de problèmes de navigation, et les ports logés dans un estuaire tels qu'Antwerpen, qui sont beaucoup plus difficiles à atteindre. D'après P&O, les navires qui font escale dans des ports d'estuaire tels qu'Antwerpen ont besoin d'une assistance active de la MDK en raison du volume de trafic et des chenaux étroits qu'ils doivent emprunter et du fait que les navires à fort tirant d'eau ne peuvent emprunter certaines sections de la route qu'à marée haute.

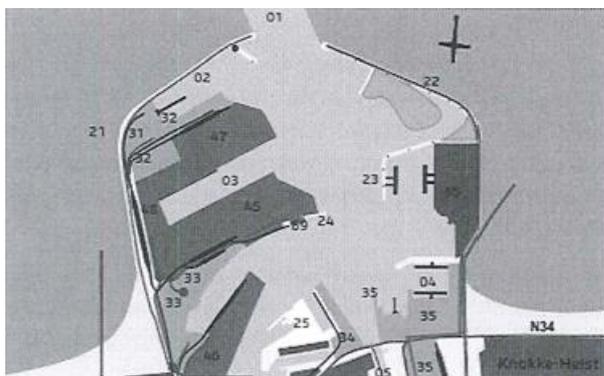
[OMISSIS]

47. L'illustration ci-dessous donne un bon aperçu des différences entre Zeebrugge et Antwerpen. La ligne dans le plan montre la zone du système d'assistance au trafic maritime dans les eaux territoriales belges (flamandes) et la partie des eaux néerlandaises dans l'estuaire de l'Escaut occidental qui donne accès à Antwerpen.

Le plan (partiel) de la zone du système d'assistance au trafic maritime (partie) – accès ZEEBRUGGE et ANTWERPEN



Plan PORT DE ZEEBRUGGE



48. Les mêmes indemnités s'appliquent quels que soient les ports flamands en dépit du fait qu'il existe des différences fondamentales entre la desserte des ports de la mer du Nord (tels que Zeebrugge) qui sont facilement accessibles directement à partir de la mer ouverte et ceux qui ne sont accessibles que par l'Escaut occidental (comme Antwerpen) et qui sont nettement plus difficiles à atteindre. P&O fait valoir que l'utilisation et le besoin de services du système d'assistance au trafic maritime seront beaucoup plus importants lorsqu'un navire doit naviguer dans l'estuaire de l'Escaut avant d'entrer dans le port d'Antwerpen que lorsqu'un navire entre dans le port de Zeebrugge en naviguant directement dans le port à partir de la mer du Nord. [OMISSIS]

49. P&O affirme que, étant donné qu'un navire qui arrive à Zeebrugge en venant de Hull, doit payer les mêmes indemnités qu'un navire de la même longueur qui fait escale à Antwerpen en venant également de Hull, les charges n'ont aucun rapport avec l'utilisation effective des services du système d'assistance au trafic maritime.

50. L'application d'un tarif uniforme pour les deux ports, qui sont fondamentalement différents, soulève la question de savoir si les indemnités du système d'assistance au trafic maritime calculées uniquement sur la longueur du navire peuvent être objectivement justifiées et si d'autres facteurs ne doivent pas être pris en compte, tels que la distance parcourue par le navire dans la zone du système d'assistance au trafic maritime, ou la distance entre la mer ouverte et le port, ou encore la complexité et la particularité du port. Le tribunal considère qu'il

ne s’agit pas de différences mineures, mais de ports fondamentalement différents dont les trafics ne sont pas comparables.

Il semble possible aux yeux du rechtbank (tribunal) de choisir pour l’assiette du prélèvement et la structure du tarif un système qui, sans parvenir à une ventilation complète dans chaque cas concret, approche la proportionnalité entre le coût du service rendu et le tarif. Il convient de demander si l’application d’un tarif du système d’assistance au trafic maritime, uniforme pour des ports qui diffèrent fondamentalement dans la complexité du trafic maritime, a pour conséquence que ce système est contraire à la libre prestation de services visée à l’article 56 TFUE.

51. Le rechtbank (tribunal) décide de poser les questions préjudicielles suivantes à la Cour de justice, de sorte que les autres moyens soulevés par les parties sont dénués de pertinence à ce stade.

52. Les conséquences du Brexit.

Le présent litige porte à la fois sur la période antérieure et postérieure au Brexit. Le débat entre les parties a porté sur le point de savoir si les dispositions de l’article 56 TFUE peuvent encore être invoquées par P&O après le Brexit.

L’accord de commerce et de coopération du 30 décembre 2020 entre l’Union européenne et la Communauté européenne de l’énergie atomique, d’une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d’Irlande du Nord, d’autre part (publié le 30 avril 2021 dans le JO L 149/10), dispose en son article 191 : « *Sans préjudice des mesures dérogatoires ou d’autres mesures visées aux articles 133 et 139, chaque Partie met en œuvre le principe du libre accès au commerce et aux marchés maritimes internationaux sur une base commerciale et non discriminatoire :*

a) en accordant aux navires battant pavillon de l’autre Partie, ou exploités par des fournisseurs de services de l’autre Partie, un traitement non moins favorable que celui accordé à ses propres navires, en ce qui concerne, entre autres :

i) l’accès aux ports ;

ii) l’utilisation des infrastructures portuaires ;

iii) l’utilisation des services maritimes auxiliaires ; et

iv) l’accès aux installations douanières et l’attribution des postes d’accostage et des infrastructures de chargement et de déchargement ; y compris les redevances et impositions afférentes ;

b) en mettant à la disposition des fournisseurs de services de transport maritime international de l’autre Partie, selon des modalités et conditions qui sont à la fois raisonnables et non moins favorables que celles applicables à ses propres fournisseurs ou navires ou aux navires ou fournisseurs d’un pays tiers (y

compris les redevances et impositions, les spécifications et la qualité du service à fournir), les services portuaires suivants : pilotage, remorquage et assistance prêté par un remorqueur, embarquement de provisions, de combustibles et d'eau, collecte des ordures et évacuation des eaux de déballastage, services de la capitainerie, aides à la navigation, installations pour réparations en cas d'urgence, services d'ancrage, d'amarrage et d'appareillage et services opérationnels à terre indispensables à l'exploitation des navires, notamment les communications et l'alimentation en eau et en électricité ; »

53. Aux fins de l'examen de la présente affaire, P&O fait valoir que les principes de l'Union européenne en matière de libre circulation s'appliquent aussi bien avant qu'après le Brexit, étant donné que l'accord de commerce et de coopération prévoit que le trafic maritime à destination de l'Union européenne en provenance du Royaume-Uni ne doit pas être traité de manière moins favorable que le trafic maritime entre États membres.

Selon la Région flamande, la position de P&O est erronée et les fournisseurs de services établis au Royaume-Uni ne peuvent pas invoquer le droit de l'Union après le Brexit de la même manière qu'avant le Brexit.

54. Conformément à l'article 26[7] TFUE, la Cour de justice de l'Union européenne est également compétente pour statuer, à titre préjudiciel, sur « .. l'interprétation des actes des institutions, organes ou organismes de l'Union ». Le rechtbank (tribunal) demande, à titre préjudiciel, si l'article 191 de l'accord de commerce et de coopération du 30 décembre 2020 entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part, doit être interprété en ce sens que, même après le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les fournisseurs de services de ces pays peuvent invoquer des dispositions de l'article 56 TFUE de la même manière qu'avant le retrait.

DÉCISION

[OMISSIS] Avant de statuer plus avant, pose à la Cour de justice les questions préjudicielles suivantes :

1. Une réglementation régissant les services fournis dans un système d'assistance au trafic maritime constitue-t-elle une entrave à la libre prestation de services consacrée par le règlement (CEE) n° 4055/86, du 22 décembre 1986, portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers, en combinaison avec l'article 56 TFUE, en ce qu'elle prévoit un tarif uniforme, en fonction de la longueur du navire, qui s'applique au trafic maritime à destination d'un port flamand en provenance d'un port situé dans un autre État membre, mais qui ne s'applique pas au trafic entre des ports flamands dès lors que ce trafic est exonéré de la redevance fixée selon ledit tarif.

2. Lorsqu'un tarif uniforme, qui est fonction uniquement de la longueur du navire, tel que celui qui est imposé par le système d'assistance au trafic maritime, s'applique en cas d'accès à des ports fondamentalement différents, ce tarif est-il contraire à la libre prestation de services consacrée par l'article 56 TFUE et le règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil, du 22 décembre 1986, portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers, sachant qu'il ne tient pas compte d'autres facteurs importants propres à la route de navigation vers le port, tels que la distance parcourue par le navire dans le secteur du système d'assistance au trafic maritime, la distance entre la mer ouverte et le port, ainsi que la complexité et les caractéristiques du port.

3. L'article 191 de l'accord de commerce et de coopération du 30 décembre 2020 entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part, doit-il être interprété en ce sens que, même après le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les fournisseurs de services établis au Royaume-Uni peuvent invoquer le droit de l'Union et qu'il y a lieu de répondre de la même manière aux questions 1 et 2 tant avant qu'après le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

[Formule finale et signatures] [OMISSIS]