Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (huitième chambre)

12 octobre 2016 *

«Renvoi préjudiciel — Directive 96/75/CE — Modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports de marchandises par voie navigable — Portée — Article 1er, sous b) — Notion de "transporteur" — Article 2 — Liberté de conclusion des contrats et de négociation des prix»

Dans l'affaire C-92/15,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le hof van beroep te Antwerpen (cour d'appel d'Anvers, Belgique), par décision du 15 décembre 2014, parvenue à la Cour le 25 février 2015, dans la procédure

Sven Mathys

contre

De Grave Antverpia NV,

LA COUR (huitième chambre),

composée de M. Vilaras, président de chambre, MM. J. Malenovský et M. D. Šváby (rapporteur), juges,

avocat général : M. M. Bobek,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

— pour De Grave Antverpia NV, par Me T. Kegels, advocaat,

— pour la Commission européenne, par Mme L. Nicolae et M. F. Wilman, en qualité d'agents,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

* Langue de procédure : le néerlandais.

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 1er, sous b), et l'article 2 de la directive 96/75/CE du Conseil, du 19 novembre 1996, concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté (JO 1996, L 304, p. 12).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant M. Sven Mathys à De Grave Antverpia NV (ci-après « DGA ») au sujet de la validité et de l'exécution d'un contrat par lequel DGA a confié à M. Mathys le transport par bateau de navigation intérieure de sable entre deux points déterminés du territoire belge, entre le 1er mars 2005 et le 31 décembre 2006.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

3 Les premier, troisième et cinquième considérants de la directive 96/75 sont libellés comme suit :

« considérant que les problèmes croissants relatifs à la saturation des axes routiers et ferroviaires, à la sécurité des transports, à l'environnement, aux économies d'énergie et à la qualité de vie du citoyen exigent, dans l'intérêt public, un développement plus poussé et une meilleure exploitation des potentialités du transport par voie navigable en améliorant notamment sa compétitivité ;

[…]

considérant que le bon fonctionnement du marché intérieur exige, dans le domaine des transports de marchandises par voie navigable, une adaptation de l'organisation des systèmes d'affrètement au tour de rôle vers une plus grande souplesse commerciale en vue de parvenir à un régime de liberté d'affrètement et de formation des prix de transport ;

[…]

considérant que, dans le respect du principe de subsidiarité, il est à la fois nécessaire et suffisant de fixer sur le plan communautaire un calendrier uniforme pour la libéralisation progressive du marché, tout en laissant aux États membres la responsabilité de la mise en œuvre de cette libéralisation ».

4 Conformément à la définition donnée à l'article 1er, sous a), de la directive 96/75, un « système d'affrètement au tour de rôle » consiste essentiellement à répartir les demandes de transport entre les bateliers selon un tour de rôle et à des prix préalablement fixés, dans le cadre d'une bourse.

5 Aux termes de l'article 1er, sous b), de cette directive, il convient d'entendre par « transporteur » un propriétaire ou un exploitant d'un ou de plusieurs bateaux de navigation intérieure.

6 L'article 2 de ladite directive dispose :

« Dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté, les contrats sont librement conclus entre les parties concernées et les prix librement négociés. »

7 Les articles 3 à 6 de la directive 96/75 organisent un régime transitoire, qui est venu à échéance le 1er janvier 2000. Hormis dans la définition de la notion de « système d'affrètement au tour de rôle » figurant à l'article 1er, sous a), de cette directive, c'est exclusivement dans les dispositions relatives à ce régime que le terme « transporteur » y est utilisé, précisément à l'article 3, second tiret, et à l'article 6, premier et deuxième tirets, de ladite directive.

8 En outre, les articles 7 et 8 de la même directive prévoient et organisent un mécanisme par lequel, en cas de perturbation grave du marché du transport de marchandises par voie navigable, la Commission européenne peut prendre les mesures appropriées, notamment des mesures visant à empêcher toute nouvelle augmentation de la capacité de transport offerte sur ce marché, indépendamment du règlement (CEE) nº 1101/89 du Conseil, du 27 avril 1989, relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure (JO 1989, L 116, p. 25), en vigueur à cette époque, qui visait à lutter contre les surcapacités structurelles constatées dans certaines parties de ce marché par la destruction de bateaux.

9 Enfin, les articles 9 à 11 de la directive 96/75 précisent, respectivement, les modalités de transposition de ses dispositions, la date de son entrée en vigueur et le fait que les États membres en sont les destinataires.

Le droit belge

10 La réglementation nationale régissant le litige au principal est essentiellement constituée, d'une part, de la wet op de binnenbevrachting (loi sur l'affrètement fluvial), du 5 mai 1936 (*Belgisch Staatsblad* du 10 juin 1936, p. 4190), et, d'autre part, de la wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (loi relative au statut des auxiliaires de transport de marchandises), du 26 juin 1967 (*Belgisch Staatsblad* du 27 septembre 1967, p. 10121).

11 Il résulte de la décision de renvoi que la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial dispose, à son article 1er, que toute convention ayant pour objet l'utilisation d'un bateau de navigation intérieure en vue du transport ou du séjour de marchandises est, sauf stipulation contraire, régie par les dispositions de cette loi.

12 Aux termes de l'article 3 de ladite loi, pour l'application de celle-ci, il y a lieu d'entendre, notamment, par « affréteur », celui qui sert d'intermédiaire pour la conclusion d'un contrat d'affrètement (ci-après, également, le « courtier en affrètement »), par « chargeur », celui qui charge le bateau au port d'embarquement et, par « batelier », le patron propriétaire du bateau ou le contremaître préposé du propriétaire.

13 Il découle de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial que la commission du courtier en affrètement est due par le batelier dès que, le chargement terminé, le connaissement est soumis à sa signature, indépendamment du fret qui lui sera effectivement payé à l'issue du transport. En application de la même loi, cette commission ne peut excéder 10 % du fret, sous peine de déchéance du droit à commission du courtier en affrètement.

14 D'autre part, il résulte également de la décision de renvoi que la loi du 26 juin 1967 relative au statut des auxiliaires de transport de marchandises a été invoquée dans le cadre de la procédure au principal. Conformément à l'article 1er, paragraphes 1 et 2, de cette loi, est réputée, d'une part, « commissionnaire de transport » toute personne qui, moyennant rémunération, s'engage à effectuer un transport de marchandises et fait exécuter ce transport en son propre nom par des tiers et, d'autre part, « courtier de transport », toute personne qui, moyennant rémunération, met en rapport deux ou plusieurs personnes en vue de la conclusion entre ces dernières d'un contrat de transport de marchandises, et qui n'intervient éventuellement dans la conclusion de ce contrat qu'en qualité de représentant de ses mandants.

Le litige au principal et la question préjudicielle

15 Le 1er décembre 2004, DGA, qualifiée de « transporteur », a conclu un contrat de transport avec SCR Sibelco NV (ci-après « Sibelco »), en tant que donneur d'ordre, par lequel DGA s'est engagée à transporter par voie navigable du sable entre deux points déterminés du territoire belge pour la période courant du 1er décembre 2004 au 31 décembre 2006. Le fret, à savoir le prix de transport, convenu n'a pas été dévoilé devant la juridiction de renvoi.

16 Il résulte de la décision de renvoi que DGA ne possédait pas de bateau de navigation intérieure.

17 Au début de l'année 2005, DGA a négocié avec M. Mathys, propriétaire d'un bateau de navigation intérieure, le fret à payer à ce dernier pour la réalisation des transports à accomplir en vue d'exécuter ledit contrat, qui varierait selon que M. Mathys accepterait ou non de se lier à DGA par une convention-cadre.

18 Le 1er mars 2005, après une période d'essai, DGA a conclu, en tant que donneur d'ordre, une telle convention-cadre avec M. Mathys, en tant que transporteur, en vue de faire réaliser par ce dernier les transports qui, concrètement, correspondaient aux engagements souscrits par DGA envers Sibelco.

19 Le fret y était fixé à 3,37 euros par tonne de sable transporté, toutes indemnités comprises, sous réserve d'une clause d'ajustement en fonction de l'évolution du prix du fioul, tandis qu'une commission de 4 % était due à DGA. Il était encore précisé dans cette convention-cadre qu'elle était établie sur la base des quantités de marchandises déclarées par le chargeur, à savoir Sibelco, et que M. Mathys s'engageait à affecter exclusivement son bateau à l'exécution de ladite convention-cadre.

20 Après avoir mis fin unilatéralement à l'exécution de la convention-cadre susmentionnée, M. Mathys a assigné DGA en paiement de diverses sommes, parmi lesquelles une somme, non évaluée à défaut de connaître l'ensemble des données nécessaires, à savoir, essentiellement, le montant du fret convenu entre DGA et Sibelco, correspondant à la différence entre le fret payé par Sibelco à DGA et le fret payé par DGA à M. Mathys, en rapport avec les quantités de sable transportées par ce dernier, outre les commissions éventuellement payées indument par lui à DGA (ci-après l'« indemnité relative à la différence de fret »). DGA a, pour sa part, demandé reconventionnellement que M. Mathys soit condamné au paiement d'une indemnité pour rupture irrégulière de cette convention-cadre.

21 Le jugement rendu en première instance a fait partiellement droit à la demande de M. Mathys, mais sans lui accorder une indemnité relative à la différence de fret, et a déclaré fondée dans son principe la demande reconventionnelle de DGA, ordonnant une expertise afin de chiffrer le préjudice subi par cette dernière en raison de la résiliation de ladite convention-cadre par M. Mathys.

22 Dans le cadre de l'appel qu'il a interjeté contre ce jugement, M. Mathys a réitéré sa demande d'indemnité relative à la différence de fret.

23 À cet égard, il a soutenu, notamment, que l'article 1er, sous b), de la directive 96/75 impliquerait que seul le propriétaire ou l'exploitant d'un bateau de navigation intérieure puisse conclure un contrat de transport en qualité de transporteur. Partant, une personne autre qu'un tel propriétaire ou exploitant ne pourrait conclure un tel contrat en cette qualité et une loi nationale, en l'occurrence la loi du 26 juin 1967 relative au statut des auxiliaires de transport de marchandises, ne pourrait habiliter une personne autre qu'un tel propriétaire ou exploitant à conclure un contrat de transport en qualité de transporteur.

24 Il a également soutenu que la pratique consistant, pour une personne autre que le propriétaire ou l'exploitant d'un bateau de navigation intérieure, à conclure un contrat de transport avec un chargeur pour, par la suite, faire accomplir les prestations nécessaires à l'exécution de ce contrat par le

propriétaire ou l'exploitant d'un bateau de navigation intérieure à des conditions différentes et pour un fret inférieur à celui stipulé dans ledit contrat, et d'ailleurs inconnus de ce propriétaire ou exploitant, serait contraire à l'article 2 de la directive 96/75.

25 Selon M. Mathys, il en résulte que DGA doit être considérée non pas comme transporteur, mais comme courtier en affrètement, c'est-à-dire « affréteur » au sens de l'article 3 de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, de sorte qu'un contrat de transport devrait être réputé avoir été conclu directement entre Sibelco et lui. DGA aurait irrégulièrement prétendu agir envers Sibelco en qualité de transporteur à la seule fin de contourner les dispositions d'ordre public qui limitent la commission que peut obtenir un courtier en affrètement.

26 Eu égard à l'argumentation développée par M. Mathys, la juridiction de renvoi considère que la solution du litige dont elle est saisie pourrait éventuellement dépendre de la compatibilité de l'article 3 de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial avec la directive 96/75.

27 Dans ce contexte, le hof van beroep te Antwerpen (cour d'appel d'Anvers, Belgique) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« L'article 3 de la loi belge du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial est-il conforme aux articles 1er et 2 de la directive 96/75/CE en ce que celui qui n'est ni propriétaire ni exploitant d'un bateau de navigation intérieure conclurait en tant que transporteur un contrat de transport de marchandises par voie navigable et n'interviendrait pas comme intermédiaire "affréteur" au sens de l'article 3 de la loi sur l'affrètement fluvial ? »

Sur la question préjudicielle

28 Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si, dans le cadre des activités de transport de marchandises par voie navigable, l'article 1er, sous b), de la directive 96/75, en tant qu'il définit un « transporteur » comme un propriétaire ou un exploitant d'un ou de plusieurs bateaux de navigation intérieure, et l'article 2 de cette directive, en tant qu'il énonce que, dans ce domaine, les contrats sont librement conclus entre les parties concernées, doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à une réglementation nationale, telle que celle applicable au litige au principal, qui permettrait à une personne qui ne répond pas à cette définition de conclure un contrat de transport en qualité de transporteur.

29 Tout d'abord, il ressort des premier, troisième et cinquième considérants ainsi que de l'article 1er, sous a), et de l'article 2 de la directive 96/75 que cette dernière a pour objet principal de mettre fin à un système spécifique de bourse d'affrètement qui, en imposant un tour de rôle parmi les bateliers et des prix de transport préalablement fixés, limitait le droit de ceux-ci de conclure un contrat avec la clientèle. Ce système étant considéré comme un frein au développement et à la compétitivité du transport de marchandises par voie navigable dans l'Union européenne, ladite directive vise à libéraliser le marché intérieur dans ce domaine en imposant, à partir du 1er janvier 2000, d'une part, un régime de liberté d'affrètement supprimant le système d'affrètement au tour de rôle et, d'autre part, un régime de liberté de formation des prix de transport éliminant tout système de fixation préalable de prix de transport obligatoires.

30 C'est ainsi que l'article 2 de la directive 96/75 énonce la règle de principe de cette directive, selon laquelle, dans le cadre des activités de transport de marchandises par voie navigable, « les contrats sont librement conclus entre les parties concernées et les prix librement négociés ». Or, force est de constater que le libellé de cette disposition ne limite aucunement le cercle des parties habilitées à conclure de tels contrats aux seules personnes répondant à la définition du « transporteur » visée à l'article 1er, sous b), de ladite directive. En utilisant les termes « les parties concernées » sans

davantage les définir, ledit article 2 n'exclut pas qu'une personne n'ayant pas la qualité de « transporteur », au sens de cet article 1er, sous b), puisse conclure un contrat de transport dans ce domaine.

31 S'agissant de l'article 1er, sous b), de la directive 96/75, lequel définit la notion de « transporteur », aux fins de cette directive, comme « un propriétaire ou un exploitant d'un ou de plusieurs bateaux de navigation intérieure », force est de relever que le libellé de cette disposition n'indique aucunement qu'il importe d'avoir la qualité de « transporteur », au sens de ladite disposition, pour pouvoir conclure un contrat de transport dans le domaine des transports de marchandises par voie navigable.

32 En outre, il y a lieu de constater que la directive 96/75 n'utilise le terme « transporteur » qu'à ses articles 3 et 6 ayant trait à la période transitoire dérogeant au principe énoncé à l'article 2 de cette directive et s'étant achevée le 1er janvier 2000. Partant, la définition visée à l'article 1er, sous b), de ladite directive est devenue sans portée juridique depuis cette date et elle ne saurait revêtir une quelconque valeur normative pertinente dans un contexte tel que celui de l'affaire au principal.

33 Il s'ensuit que la directive 96/75 se limite spécifiquement à interdire les deux éléments caractéristiques du fonctionnement des bourses d'affrètement au tour de rôle, à savoir le système de répartition selon le rang dans lequel les bateaux deviennent disponibles et celui des prix fixés préalablement. Partant, elle n'a pas pour objet de réglementer de manière générale les contrats de transport de marchandises par voie navigable.

34 En conséquence, tout en constatant que la directive 96/75 ne mentionne nullement l'intervention d'une partie en qualité de « courtier en affrètement » ou d'« affréteur » à des contrats dans le domaine des transports de marchandises par voie navigable, cette directive ne régit aucunement l'intervention des courtiers en affrètement ou celle de personnes qui, sans posséder elles-mêmes les moyens propres à l'exercice d'une activité de transport par voie navigable, s'engageraient néanmoins personnellement à exécuter un tel transport en prévoyant de recourir aux services d'un batelier. La qualification, dans le droit national, d'une partie à de tels contrats en tant que « courtier en affrètement » ou « affréteur » est, dès lors, étrangère à l'interprétation de ladite directive.

35 Il résulte ainsi des considérants et des dispositions pertinents de la directive 96/75 que cette dernière ne régit pas et, partant, est totalement neutre en ce qui concerne l'ensemble des éléments visés par la question préjudicielle, à savoir s'il y a lieu de disposer d'un bateau pour pouvoir conclure légalement un contrat de transport de marchandises par voie navigable en qualité de transporteur.

36 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la question posée que, dans le cadre des activités de transport de marchandises par voie navigable, l'article 1er, sous b), de la directive 96/75, en tant qu'il définit un « transporteur » comme étant un propriétaire ou un exploitant d'un ou de plusieurs bateaux de navigation intérieure, et l'article 2 de cette directive, en tant qu'il énonce que, dans ce domaine, les contrats sont librement conclus entre les parties concernées, doivent être interprétés en ce sens qu'ils ne s'opposent pas à une réglementation nationale, telle que celle applicable au litige au principal, qui permettrait à une personne qui ne répond pas à cette définition de conclure un contrat de transport en qualité de transporteur.

Sur les dépens

37 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 (huitième chambre) dit pour droit :

Dans le cadre des activités de transport de marchandises par voie navigable, l'article 1er, sous b), de la directive 96/75/CE du Conseil, du 19 novembre 1996, concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté, en tant qu'il définit un « transporteur » comme étant un propriétaire ou un exploitant d'un ou de plusieurs bateaux de navigation intérieure, et l'article 2 de cette directive, en tant qu'il énonce que, dans ce domaine, les contrats sont librement conclus entre les parties concernées, doivent être interprétés en ce sens qu'ils ne s'opposent pas à une réglementation nationale, telle que celle applicable au litige au principal, qui permettrait à une personne qui ne répond pas à cette définition de conclure un contrat de transport en qualité de transporteur.

Signatures