CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL
M. PAOLO MENGOZZI
présentées le 28 février 2008 [1]

1. Par le présent renvoi préjudiciel, le juge a quo demande en substance à la Cour de préciser si, en vertu du renvoi opéré par le règlement (CE) nº 615/98 [2] à la directive 91/628/CEE [3], en cas de transport d'animaux sur des navires transbordeurs de type «roll on/roll off» (ci-après les «navires transbordeurs») à destination d'un État tiers s'appliquent par analogie les dispositions spécifiques du point 48.7, sous b), de l'annexe de ladite directive, applicables au transport d'animaux sur des navires reliant deux points de la Communauté, et de préciser la façon dont il convient d'interpréter cette disposition, notamment sous l'angle de la nécessité ou non de prévoir une pause après 14 heures de transport par mer. En cas de réponse négative à la première question, il est demandé, en outre, à la Cour de préciser si, en application du point 48.7, sous a), de l'annexe de la même directive, postérieurement au transport par mer, peut commencer un transport routier additionnel de 29 heures, sans qu'il soit nécessaire de prévoir un déchargement préalable des animaux assorti d'un repos d'au moins 24 heures. Enfin, la juridiction nationale s'interroge sur la manière de remplir le plan de marche visé à l'article 5, partie A, point 2, sous d), de la directive et, en particulier, s'il suffit à cette fin d'annoter par avance, au moyen d'une machine à écrire, les soins devant être apportés aux animaux à bord du navire transbordeur.

I — Cadre juridique

2. L'article 13, paragraphe 9, deuxième alinéa, du règlement (CEE) nº 805/68 du Conseil, du 27 juin 1968, portant organisation commune des marchés dans le secteur de la viande bovine [4], tel que modifié par le règlement (CE) nº 2634/97 [5], subordonne le paiement de la restitution à l'exportation d'animaux vivants au respect de la législation communautaire concernant le bien-être des animaux et, en particulier, la protection des animaux en cours de transport. L'article 33, paragraphe 9, deuxième alinéa, du règlement (CE) nº 1254/1999 du Conseil, du 17 mai 1999, portant organisation commune des marchés dans le secteur de la viande bovine [6], qui remplace à partir du 1er janvier 2000 le règlement nº 805/68, reproduit textuellement

1 — Langue originale: l'italien.

2 — Règlement de la Commission, du 18 mars 1998, portant modalités particulières d'application du régime des restitutions à l'exportation en ce qui concerne le bien-être des animaux vivants de l'espèce bovine en cours de transport (JO L 82, p. 19).

3 — Directive du Conseil, du 19 novembre 1991, relative à la protection des animaux en cours de transport et modifiant les directives 91/425/CEE et 90/496/CEE (JO L 340, p. 17), telle que modifiée par la directive 95/29/CE du Conseil, du 29 juin 1995 (JO L 148, p. 52). Cette directive a été abrogée par le règlement (CE) nº 1/2005 du Conseil, du 22 décembre 2004, relatif à la protection des travaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) nº 1255/97 (JO 2005, L 3, p. 1). L'article 33 de ce règlement n'en prévoit toutefois l'abrogation qu'à partir du 5 janvier 2007.

4 — JO L 148, p. 24.

5 — Règlement du Conseil, du 18 décembre 1997 (JO L 356, p. 13).

6 — JO L 160, p. 21.

les dispositions de l'article 13, paragraphe 9, deuxième alinéa, précité.

3. Les modalités d'application du règlement nº 805/68 sont précisées par le règlement nº 615/98.

4. L'article 1er de ce dernier précise que le paiement des restitutions à l'exportation d'animaux vivants de l'espèce bovine est subordonné, en particulier, au respect des dispositions de la directive 91/628 durant le transport et jusqu'à leur premier déchargement dans le pays tiers de destination finale.

5. Sur la base de l'article 2 du règlement nº 615/98, un contrôle des animaux doit être effectué à la sortie du territoire de la Communauté. Le paragraphe 3 de cet article prévoit qu'un vétérinaire officiel, délégué par l'autorité compétente de l'État de sortie des animaux vérifie et certifie que a) les animaux sont aptes, conformément aux dispositions de la directive 91/628, à effectuer le voyage prévu, b) le moyen de transport par lequel les animaux quitteront le territoire douanier de la Communauté est conforme aux dispositions de la directive précitée et c) que des dispositions ont été prises pour soigner les animaux durant le voyage conformément à cette même directive.

6. La directive 91/628 établit les critères que devront suivre les États membres aux fins de la protection des animaux durant le transport.

7. Il y a lieu de rappeler que, en vertu de cette directive, on entend par «transport» tout mouvement d'animaux, effectué par un moyen de transport qui comprend le chargement et le déchargement des animaux, et par «durée de repos» une période continue au cours du voyage pendant laquelle les animaux ne sont pas déplacés grâce à un moyen de transport.

8. Sur la base de l'article 5, A, point 2, sous d), de la directive 91/628, les États membres veillent à ce que le transporteur s'assure que l'original du plan de marche visé au point b) dudit article fasse apparaître les heures et les endroits où les animaux transportés ont été alimentés et abreuvés au cours du voyage, et que le personnel chargé du transport veille à ce que ces mentions figurent sur le plan de marche.

9. Le chapitre VII (point 48) de l'annexe de la directive susmentionnée indique les intervalles d'alimentation et d'abreuvement, ainsi que les durées de voyage et de repos devant être observés durant le transport d'animaux vivants. Sur la base du point 48.2, la durée du voyage ne peut pas excéder, en principe, 8 heures, sauf si le moyen de transport remplit les conditions énoncées au point 3. Pour le transport des animaux de l'espèce bovine, les points 48.4, sous d), et 48.5 dudit chapitre fixent une règle (dite «des 29 heures»), suivant laquelle les animaux, après 14 heures de transport, doivent bénéficier d'un temps

de repos d'au moins 1 heure, durant lequel ils doivent être abreuvés et, si nécessaire, alimentés, après quoi ils peuvent être transportés une nouvelle fois pendant 14 heures, pour être à nouveau déchargés, nourris et abreuvés, et bénéficier d'un temps de repos minimal de 24 heures [7].

10. Le point 48.7 de l'annexe de la directive dispose, pour ce qui est du transport maritime, comme suit:

«a) Les animaux ne doivent pas être transportés par mer si la durée maximale de voyage dépasse celle prévue au point 2, sauf si les conditions prévues aux points 3 et 4, à l'exception des durées de voyages et des périodes de repos, sont respectées.

b) En cas de transport maritime reliant de manière régulière et directe deux points géographiques de la Communauté, au moyen de véhicules chargés sur les bateaux sans déchargement des animaux, une durée de repos de 12 heures doit être prévue pour les animaux après leur débarquement au port de destination ou à proximité, sauf si la durée du transport maritime permet d'intégrer le voyage dans le schéma général des points 2 à 4.»

7 — En réalité, la règle des 29 heures représente une interprétation imprécise du point 48.4, sous d), lequel prévoit, dans le cadre d'un transport d'une durée maximale de 28 heures, la nécessité d'un temps de repos d'au moins 1 heure. Partant, ladite règle des 29 heures définit non la durée maximale du transport, mais la durée minimale de voyage.

II — Faits, demandes préjudicielles et procédure devant la Cour

11. Le 23 octobre 2002, Schwaninger Martin, Viehhandel — Viehexport (ci-après «Schwaninger Martin») a déclaré au Zollamt Salzburg, Erstattungen (bureau des douanes de Salsbourg/restitutions), l'exportation vers l'Albanie de 33 bovins et a sollicité à ce titre l'octroi d'une restitution à l'exportation. Il ressort de la décision de renvoi que les animaux en question ont d'abord été transportés, par la route, pendant 14 heures, d'Autriche jusqu'à Trieste (Italie), où ils ont été déchargés et laissés au repos pendant 24 heures, avant de poursuivre leur voyage à destination de l'Albanie à bord de camions embarqués sur un navire transroulier. Le transport par mer jusqu'à Durres (Albanie) a duré 41 heures et 30 minutes et a été immédiatement suivi d'un transport par route de 4 heures et demie jusqu'à Lushnja (Albanie), lieu de destination finale où les animaux ont été déchargés après un voyage d'une durée totale de 46 heures.

12. Le bureau des douanes de Salsbourg a rejeté la demande de restitution à l'exportation formulée par Schwaninger Martin en considérant que le transport en question avait enfreint la réglementation communautaire en matière de protection des animaux, notamment les prescriptions de la directive 91/628 relatives aux intervalles d'abreuvement et d'alimentation des animaux au cours de transports de type maritime. Il a constaté en effet que, sur le plan de marche qui lui avait été présenté, ne figuraient pas les intervalles de temps écoulés entre les opérations de nutrition et d'abreuvement des animaux effectuées durant le transport maritime, ni l'indication de la personne

chargée de ces opérations et il a déduit de ces circonstances que les animaux n'avaient pas été nourris ni abreuvés pendant une période de 46 heures. Il a qualifié en outre de non pertinente une déclaration sous serment du conducteur, produite après coup, contenant les informations horaires d'abreuvement et de nutrition effectuées durant le trajet à bord du navire.

13. La société Schwaninger Martin a formé un recours contre cette décision du rejet du bureau des douanes de Salsbourg devant l'Unabhängiger Finanzsenat (chambre fiscale indépendante) lequel, estimant qu'il y avait des doutes quant à l'interprétation de la législation communautaire pertinente, a décidé de surseoir à statuer et de soumettre à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) Convient-il de comprendre l'article 1er du règlement (CE) nº 615/98 de la Commission du 18 mars 1998, en ce sens que le point [48.7, sous b)], de l'annexe de la directive 91/628/CEE du Conseil, du 19 novembre 1991, doit être appliqué par analogie au cas d'un transport maritime reliant de manière régulière et directe un point géographique de la Communauté et un point géographique situé dans un pays tiers, au moyen de véhicules chargés sur les bateaux sans déchargement des animaux?

2) Si la réponse à la première question est positive, convient-il de comprendre le [point 48.7, sous b)] de l'annexe de la directive 91/628/CEE […] en ce sens que, dans le cas d'un transport de bovins, la durée du voyage par voie maritime n'est pas conforme à la règle prescrite par le point 4, sous d), dès lors que les animaux ne bénéficient pas d'un temps de repos d'au moins une heure après une durée de transport de 14 heures?

3) Si la réponse à la première question est négative, convient-il de comprendre la disposition qui serait alors applicable, le point [48.7, sous a)] de l'annexe de la directive […], en ce sens que, dans le cas d'un transport maritime reliant de manière régulière et directe un point géographique de la Communauté et un point géographique situé dans un pays tiers, au moyen de véhicules chargés sur les bateaux sans déchargement des animaux, la durée du transport n'a pas de pertinence dès lors que les animaux sont régulièrement abreuvés et alimentés, et que, en pareille circonstance, un nouvel intervalle de transport par route de 29 heures commence immédiatement après que le camion a été débarqué dans le port de destination?

4) Si la réponse à la troisième question est positive, convient-il de comprendre l'article 5, partie A, point 2, sous d), ii), premier tiret, de la directive […] en ce sens que le personnel chargé du transport doit indiquer sur le plan de marche à quel moment les bêtes acheminées ont été alimentées et abreuvées pendant la phase maritime du transport et qu'une mention, inscrite préalablement au moyen d'une machine à écrire, selon laquelle '[les animaux] sont alimentés et abreuvés le soir, le matin, à midi, le soir, le matin pendant la traversée' ne répond

pas aux exigences de la directive, ce qui se traduit en droit par la conséquence que le défaut de mention des soins apportés [aux animaux] entraîne la perte du droit à restitution à l'exportation dès lors que la preuve nécessaire ne peut pas être administrée d'une autre manière?»

14. En vertu de l'article 23 du statut de la Cour de justice, des observations écrites ont été présentées par Schwaninger Martin, les gouvernements belge et autrichien, ainsi que la Commission des Communautés européennes. À l'audience étaient représentés Schwaninger Martin, le gouvernement grec et la Commission.

III — Analyse juridique

A — *Sur la première question préjudicielle*

15. Par sa première question, le juge a quo demande en substance à la Cour de préciser la portée du renvoi à la directive 91/628, opéré par le règlement nº 615/98, et, en particulier, si, en vertu de ce renvoi, on doit, dans le cas d'un transport par navire transbordeur à destination d'un État tiers, appliquer par analogie les dispositions expresses du point 48.7, sous b), de l'annexe de la directive concernant le transport à bord de bateaux reliant de manière régulière deux points géographiques de la Communauté.

16. Avant de passer à l'analyse de cette question, il apparaît opportun de décrire brièvement, en y apportant certaines précisions, le contexte législatif dans lequel s'insère cette première question.

17. Il y a lieu, tout d'abord, de rappeler que l'article 1er du règlement nº 615/98 subordonne l'octroi des restitutions à l'exportation au respect — durant le transport et jusqu'au premier déchargement dans le pays tiers de destination finale — de la réglementation communautaire en matière de protection des animaux, notamment des prescriptions visées à la directive 91/628, parmi lesquelles il convient de mentionner les dispositions contenues au chapitre VII de l'annexe de ladite directive, concernant la durée maximale et les périodes de repos à observer au cours du transport.

18. En général, les bovins peuvent être transportés durant 8 heures, sauf dans l'hypothèse où le moyen de transport remplit certaines conditions tendant à garantir le bien-être des animaux transportés — point 48.3 de l'annexe de la directive —, auquel cas le voyage peut s'étendre sur 29 heures, entrecoupées d'une pause d'au moins 1 heure, durant laquelle les animaux doivent être nourris et abreuvés.

19. Dans l'hypothèse d'un transport maritime, le point 48.7, sous a), de l'annexe de la directive fixe à 8 heures la durée maximale du voyage, sauf si le moyen de transport présente les conditions requises au point 48.3, auquel cas le respect des conditions relatives à la durée du voyage et aux durées de repos n'est plus exigé. Toutefois, en cas de transport maritime intracommunautaire effectué au moyen de navires transbordeurs, le point 48.7, sous b), précité, impose une pause de 12 heures dans le port d'arrivée, dès lors que la durée du voyage a excédé les limites spécifiées aux points 48.2 et 48.4, sous d) (8 heures ou 28 heures de transport).

20. Cela étant, le juge de renvoi demande à la Cour de préciser parmi les deux cas de figure visés sous a) et b) du point 48.7 de l'annexe de la directive 91/628, celui qui s'applique à un transport qui, comme en l'espèce, est effectué au moyen de camions chargés à bord d'un navire reliant un point de la Communauté à un pays tiers. En effet, le juge a quo — tout en relevant que sur la base de la formulation littérale du point 48.7, sous b), on devrait exclure l'applicabilité de cette disposition à des transports autres que les transports communautaires — n'en estime pas moins que le champ d'application de l'article en question peut être étendu en vertu du renvoi opéré par le règlement nº 615/98 à la directive 91/628, lequel exige le respect des prescriptions de celle-ci durant le transport des animaux et jusqu'au premier déchargement dans le pays tiers de destination finale.

21. À notre avis, on ne saurait admettre une telle interprétation, pour plusieurs motifs.

22. En premier lieu, comme l'observe la Commission, outre la formulation claire du point 48.7, sous b), de l'annexe de la directive 91/628, qui porte à exclure de son champ d'application les transports par navire transbordeur effectués en dehors de l'espace communautaire, s'ajoute le fait que, s'il est vrai que l'article 1er du règlement nº 615/98 étend, aux fins de l'octroi de restitutions à l'exportation, le respect des prescriptions de la directive 91/628 dans les différentes phases du transport des animaux «jusqu'à leur premier déchargement dans le pays tiers de destination finale», pour autant, ledit règlement ne contient aucune disposition spécifique quant aux modalités suivant lesquelles les prescriptions de la directive, bien que se référant explicitement aux transports intracommunautaires, devraient également s'appliquer, dans le cadre dudit règlement, aux transports effectués vers des pays tiers.

23. À cet égard, il y a lieu d'observer que, même si l'application des dispositions du point 48.7, sous b), de l'annexe de la directive 91/628 aux transports extracommunautaires devait concourir à atteindre l'objectif spécifique de protection des animaux visé dans le règlement nº 615/98, en assurant un niveau égal de protection lors des transports communautaires et extracommunautaires, une telle extension du régime impliquerait toutefois une coopération de la part des pays tiers qui devrait garantir dans leurs ports de destination la présence d'infrastructures et de conditions d'hygiène requises par la législation communautaire pour protéger le bien-être des animaux. Un tel résultat est incompatible avec le respect du principe de l'égalité souveraine des États, qui est à la base des relations internationales.

24. L'extension par analogie proposée par le juge a quo apparaît dès lors exclue du fait de l'exigence de respecter les principes du droit international et, en particulier, de l'impossibilité juridique d'imposer l'application de règles communautaires au-delà du «territoire communautaire» [8]. On ne saurait prêter au législateur communautaire l'intention d'aller à l'encontre desdits principes et de ladite impossibilité lorsqu'il impose le respect des dispositions de la directive 91/628 aux fins des restitutions à l'exportation par le biais du renvoi à celles-ci opéré par l'article 1er du règlement nº 615/98.

25. On doit donc exclure l'interprétation des dispositions combinées de l'article 1er du règlement nº 615/98 et du point 48.7, sous b), de l'annexe de la directive 91/628, telle que proposée par la juridiction nationale, en tant que contraire aux indications qui précèdent.

26. En outre, une extension par analogie du régime spécifique visé au point 48.7, sous b), de l'annexe de la directive 91/628 n'apparaît pas nécessaire, eu égard également au fait qu'il n'y a aucune lacune à combler dans le régime en question, pour ce qui concerne l'hypothèse d'un transport par navire transbordeur à destination d'un pays tiers. Dans ce cas, en effet, les dispositions générales applicables au transport de type maritime prévues sous a) de la disposition susmentionnée seront d'application. De fait, le transport par camion embarqué sur un navire, tout en présentant des particularités, reste classifiable en tant que transport maritime, comme le confirme, outre la circonstance que pour le transport effectué au moyen de navires transbordeurs il est expressément question, sous b), d'un «transport maritime», également et surtout le fait que, au point 26 du chapitre I de l'annexe de la directive en cause, le législateur, en réglementant les moyens de transport, a inclus ces types de navires au nombre des moyens de transport *par eau* [9] et que, sous b), le même point a précisément prévu, pour ce type de transport, que: «i) le compartiment des animaux doit être convenablement fixé au véhicule; le véhicule et le compartiment des animaux doivent être munis d'attaches adéquates assurant une fixation solide au bateau. Sur un pont de transroulier couvert, une ventilation suffisante en fonction du nombre de véhicules transportés doit être maintenue. Lorsque cela est possible, un véhicule pour le transport des animaux devrait être placé près d'une arrivée d'air frais; ii) le compartiment des animaux doit être muni d'un nombre suffisant d'ouvertures ou d'autres moyens assurant une ventilation suffisante, compte tenu du fait que le débit d'air est limité dans l'espace confiné de la soute à véhicules d'un bateau. L'espace libre à l'intérieur du compartiment des animaux, et de chacun de ses niveaux, doit être suffisant pour permettre une ventilation appropriée au-dessus des animaux lorsque ceux-ci se trouvent naturellement en position debout; iii) un accès direct doit être prévu dans chaque partie du compartiment des animaux pour que ceux-ci puissent, le cas échéant, être soignés, alimentés et abreuvés durant le voyage» (autant de conditions dont on peut supposer, eu égard à la décision de renvoi, qu'elles ont été respectées en l'espèce, étant donné que, à la page 15 de l'original, la décision de renvoi atteste que, dans le cas d'espèce, les animaux ont été acheminés dans

8 — Voir, en ce qui concerne le principe de territorialité, arrêt du 27 septembre 1988, Ahlström Osakeyhtiö e.a./Commission (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 et 125/85 à 129/85, Rec. p. 5193, point 18). Voir, également, arrêt du 24 novembre 1992, Poulsen et Diva Navigation (C-286/90, Rec. p. I-6019).

9 — Voir également, en ce sens, communication de la Commission AGRI H4/MR D (2003) 18791, du 22 juillet 2003.

un véhicule de transport qui remplissait les «conditions supplémentaires» du point 48.3 de l'annexe de la directive 91/628).

27. Le fait que la réglementation ne présente pas de lacune corrobore, en outre, la solution que nous proposons, étant donné que l'existence même d'une réglementation applicable à une hypothèse telle que celle du présent cas d'espèce garantit la réalisation de l'objectif de protection des animaux transportés et évite donc que soit compromis, contrairement à ce que soutient le gouvernement belge, l'effet utile du renvoi au respect des prescriptions de la directive 91/628 opéré par l'article 1er du règlement nº 615/98 [10].

28. Sur la base des considérations jusqu'ici exposées, nous proposons à la Cour de répondre à la première des questions soulevées par le juge a quo en ce sens que les dispositions spécifiques du point 48.7, sous b), de l'annexe de la directive 91/628, qui se réfèrent aux seuls transports par navire transbordeur («transroulier») reliant deux points de la Communauté, ne s'appliquent pas par analogie aux transports d'animaux à bord de navires transbordeurs à destination de pays tiers.

10 — Sur la nécessité d'interpréter les dispositions communautaires de manière à en sauvegarder l'effet utile, voir en particulier arrêts du 24 février 2000, Commission/France (C-434/97, Rec. p. I-1129, point 21), et du 4 octobre 2001, Italie/Commission (C-403/99, Rec. p. I-6883, point 28).

B — *Sur la deuxième question*

29. Sur la base de la solution que nous proposons d'apporter à la première question, il n'y aurait pas lieu de répondre à la deuxième des questions soumises à la Cour, par laquelle la juridiction nationale demande de spécifier les modalités d'application du point 48.7, sous b), de l'annexe de la directive 91/628 à un transport maritime sur un navire transbordeur à destination d'un point situé en dehors de la Communauté.

30. Néanmoins, pour le cas où la Cour estimerait le point 48.7, sous b), applicable aux transports maritimes extracommunautaires effectués au moyen d'un navire transbordeur, nous nous proposons d'examiner ladite question.

31. En particulier, la juridiction nationale demande à la Cour de préciser si, en application du point 48.7, sous b), qui renvoie à cet égard au point 48.4, sous d), une traversée de 29 heures effectuée au moyen d'un navire transbordeur doit comporter une pause d'1 heure après les premières 14 heures de voyage.

32. Nous estimons qu'il y a lieu de répondre par la négative à cette question.

33. En effet, outre les difficultés pratiques qu'un navire transbordeur rencontrerait s'il devait accoster dans un port ou à proximité de celui-ci, pour faire bénéficier les animaux d'un temps de repos, il y a lieu, aux fins de l'interprétation de la réglementation en cause, de tenir compte des objectifs qui s'attachent à cette réglementation et, en particulier, de la fonction essentielle du temps de repos d'au moins 1 heure prévu au point 48.4 de l'annexe de la directive, auquel renvoie le point 48.7, et, en conséquence, de l'absence d'une nécessité effective d'une période de repos de ce type dans le cadre d'un transport par mer, à bord d'un navire transbordeur.

34. Il y a lieu, en effet, de rappeler que la pause d'au moins 1 heure en question a pour but de permettre au transporteur d'apporter les soins nécessaires aux animaux, en termes d'hygiène, de nutrition et d'abreuvement. Or, s'il apparaît évident que, pour effectuer de telles opérations dans l'hypothèse d'un transport routier, il est nécessaire d'arrêter le véhicule, il n'en va pas de même pour le transport par navire transbordeur, à l'occasion duquel, comme indiqué au point 26 ci-dessus, les animaux peuvent et doivent être nourris, abreuvés, également durant la phase du transport. En outre, s'agissant d'un transport effectué par navire transbordeur, on peut imaginer que, même si c'est à bord d'un camion, les animaux ne subissent pas les secousses et les ballottements propres au transport par route et voyagent ainsi, sous cet angle, dans des conditions meilleures, de nature à rendre superflue la période de repos d'1 heure présentement en cause.

35. Dans l'hypothèse où elle ne ferait pas sienne la solution donnée à première question, nous proposons à la Cour de répondre à la deuxième question dans le sens que la période de repos d'au moins 1 heure après 14 heures de voyage ne s'applique pas aux animaux transportés à bord d'un camion chargé sur un navire transbordeur, dès lors que celui-ci satisfait aux conditions visées au chapitre I, point 26, sous b), de l'annexe de la directive 91/628.

C — *Sur la troisième question*

36. La qualification que nous avons donnée, au point 26 ci-dessus, du transport en question en tant que transport maritime, implique que, en l'absence de dispositions spécifiquement prévues pour ce type de transport, ce sont les dispositions générales se rapportant au transport maritime, contenues dans l'annexe jointe à la directive 91/628, qui s'appliquent au transport en question.

37. Partant, il importe tout d'abord de clarifier si, dans le cas d'espèce, il y avait lieu d'appliquer le point 48.7, sous b), de l'annexe de la directive 91/628, aux termes duquel, «[e]n cas de transport maritime reliant de manière régulière et directe deux points géographiques de la Communauté, au moyen de véhicules chargés sur les bateaux sans déchargement des animaux, une durée de repos de 12 heures doit être prévue pour les animaux après leur débarquement au port de destination ou à proximité, sauf si la durée du transport maritime permet d'intégrer le voyage dans le schéma général des points 2 à 4».

38. Il ne résulte en aucune manière du dossier que la durée du transport maritime n'ait pas été consignée sur le plan de marche que, en vertu du deuxième tiret de l'article 5, partie A, point 2, sous d), ii), deuxième tiret, de la directive 91/628, le personnel chargé du transport doit faire «viser après contrôle […] par l'autorité compétente du poste frontalier agréé ou du point de sortie désigné par un État membre après que les animaux ont été contrôlés de manière appropriée quant à leur aptitude à poursuivre le voyage par l'autorité compétente vétérinaire».

39. On peut donc raisonnablement estimer que dans le cas d'espèce le point 48.7, sous b), de l'annexe de la directive 91/628 n'est pas d'application, et que seul s'applique le point 48.7, sous a), aux termes duquel «[l]es animaux ne doivent pas être transportés par mer si la durée maximale de voyage dépasse» 8 heures, «sauf si les conditions prévues aux points 3 et 4, à l'exception des durées de voyages et des périodes de repos, sont respectées».

40. Dans l'hypothèse d'un transport effectué par navire transbordeur entre le port d'un État membre et celui d'un pays tiers, l'application du point 48.7, sous b), de l'annexe de la directive, à tout le moins sur la base d'une interprétation fondée sur son libellé et sur les précisions apportées au point 26 ci-dessus, ne peut pas ne pas impliquer l'exclusion d'un temps de repos de 12 heures après l'arrivée des animaux transportés sur un navire transbordeur au port de destination et la possibilité de commencer immédiatement un nouveau temps de transport, par route, de 28 heures [11], dès lors que trois circonstances se trouvent réunies: en premier lieu, que le transport maritime effectué au moyen d'un navire transbordeur fasse partie du plan général de voyage contenu dans le plan de marche précité, ensuite que le navire transbordeur — comme attesté dans le cas d'espèce, à la page 15 du texte original de la décision de renvoi — satisfasse aux conditions prévues au point 48.3 et, enfin, que toutes les mesures expressément prévues au chapitre I, point 26, sous b), i), ii) et iii), de l'annexe de la directive 91/628, reprises au point 26 ci-dessus, aient été prises (ce que l'on ne peut pas exclure, ainsi qu'il a été indiqué, vu que le navire transbordeur répond aux conditions prévues au point 48.3, précité).

41. L'exclusion concrète de la nécessité dudit temps de repos sera possible sur la base d'une telle approche interprétative pour peu que l'on puisse rassembler, outre la donnée déjà attestée par la décision de renvoi, les autres deux données indiquées au point précédent.

42. La décision de renvoi exprime cependant des doutes quant à la possibilité de suivre une telle approche par rapport au cas d'espèce, en dépit de ce que celui-ci porte sur le transport d'animaux vers un pays tiers, un

11 — À l'opposé, dans l'hypothèse où le transport s'effectue au moyen d'un navire transbordeur reliant les ports de deux États membres, on ne saurait exclure a priori la durée de repos de 12 heures, étant donné que, même si cette durée de repos requiert une coopération avec les autorités du port d'arrivée, cette coopération — qui n'est pas une obligation à charge des autorités de pays tiers — pèse sur celles des États membres: c'est la raison pour laquelle — lorsque le transport maritime à bord d'un navire transbordeur excède la durée prévue au point 48.7, sous b) — les bovins, en arrivant au port d'un État membre, devront bénéficier de cette durée de repos. Par contre, lorsque la durée de transport n'excède pas ladite durée, les bovins ne devront pas, en principe, bénéficier de cette période de repos et le transport pourra reprendre immédiatement.

trajet en bateau transbordeur d'une durée de 41 heures, suivi par un transport par voie terrestre d'environ 5 heures, ce qui porte la durée totale du voyage à 46 heures.

43. Selon la juridiction de renvoi, sa perplexité découle du fait que la solution pouvant se déduire d'une lecture littérale des dispositions en cause impliquerait qu'un transport d'animaux par voie de navire transbordeur entre un port de la Communauté et un port d'un pays tiers ne bénéficierait d'aucune limite d'ordre temporel, même si sa durée excédait largement 46 heures et se prolongeait plusieurs jours: résultat qui ne serait pas conforme à la finalité de protection des animaux, propre à la réglementation en question.

44. Or, il y a lieu de tenir compte de cette perplexité d'ordre téléologique. Pour ce faire, une attention particulière doit être apportée: a) à la réfutation, par la juridiction de renvoi, de l'argumentation qui aurait été soutenue par le Finanzgericht Hamburg dans un jugement rendu le 2 février 2006, lequel aurait suivi l'approche précitée, et b) la thèse susindiquée suivant laquelle, en cas de transport entre un point géographique de la Communauté et un point géographique situé dans un pays tiers, un transport tel que celui présentement en cause pourrait en théorie être soustrait à toute restriction de durée.

45. Quant à l'argumentation contestée par la juridiction de renvoi, elle consisterait à considérer que «la phase de transport des animaux sur un navire transbordeur [serait] sans aucun doute à imputer à la durée de repos» [12]. Un tel argument, selon la juridiction de renvoi, ne serait pas soutenable, étant donné qu'à l'article 2, paragraphe 2, sous h), de la directive 91/628 la «durée de repos» est «une période continue au cours du voyage pendant laquelle les animaux ne sont pas déplacés grâce à un moyen de transport».

46. Ce grief ne saurait être décisif, étant donné que, à partir du moment où le Finanzgericht Hamburg qualifie la période de transport des animaux chargés à bord d'un navire transbordeur de «durée de repos», on est en droit de supposer qu'il aurait qualifié comme telle également celle relative au transport d'animaux chargés directement sur des navires spécialement affectés à leur transport (cette dernière période ne pourrait certainement pas être computée dans la durée d'un transport d'abord effectué par mer, puis par route). On doit donc considérer que, s'il a utilisé l'expression en question, il a entendu par là affirmer que le temps passé à bord du premier type de transport, à l'instar de la qualification qu'il aurait adoptée pour ce qui est du temps passé à bord du second type de transport, doit être considéré, du point de vue de son incidence, comme *assimilable* à une durée de repos. C'est d'ailleurs ce qu'a fait la Commission dans ses observations devant la Cour, en affirmant que le transport de véhicules chargés sur des navires transbordeurs ne peut être considéré ni comme transport ni comme durée de repos au sens des définitions de la directive 91/628.

12 — En parvenant à cette conclusion — précise la décision de renvoi — le Finanzgericht Hamburg s'est opposé au Verwaltungsgerichtshof Wien, lequel par arrêt du 30 juin 2005 a affirmé qu'une exception à la règle de la durée de repos de 12 heures ne saurait être envisagée que si le transport sur un navire transbordeur n'a pas excédé 14 heures.

47. Quant à la thèse suivant laquelle, en cas de transport entre un point géographique de la Communauté et un point géographique situé dans un pays tiers, un transport tel que celui en cause pourrait en théorie échapper à toute restriction de durée, elle est, d'emblée, affaiblie par le fait que la juridiction de renvoi elle-même — en se contredisant — soumet à la Cour le problème de préciser si, dans l'hypothèse où la durée de transport à bord de véhicules chargés sur un navire transbordeur serait sans pertinence, un nouvel intervalle de transport par route de 28 heures commence immédiatement après le débarquement du camion dans un port situé dans un pays tiers (ce qui revient à admettre l'existence d'une restriction à la durée du transport, même lorsque celui-ci s'effectue par voie terrestre dans un pays tiers).

48. Mais à cette première faiblesse de la thèse en question s'ajoute un élément plus décisif: même si la directive ne prévoit aucune disposition en ce qui concerne le transport devant intervenir par route sur le territoire d'un pays tiers, l'esprit général du système donne à penser que la durée minimale de 29 heures de voyage doit s'appliquer également par rapport à ce transport. S'il n'en était pas ainsi, on trahirait l'objectif général de la réglementation en question, consistant à garantir le bien-être des animaux.

49. En conséquence, du fait de la neutralisation de la période de transport d'animaux intervenu sur des véhicules chargés à bord d'un navire transbordeur lorsque sont réunies les conditions indiquées aux points 39 à 41 ci-dessus, il n'y a pas de risque que le transport de ces animaux, lorsqu'il se poursuit immédiatement après par voie terrestre, puisse se prolonger sans interruption pendant plusieurs jours, vu que ce nouveau transport ne pourra se dérouler, sans être soumis à conditions, que pendant 14 heures, étant bien entendu qu'après cet intervalle de temps un repos d'au moins 1 heure s'impose.

50. Les considérations émises aux points 23 et 24 ci-dessus, à propos des difficultés que suscite une interprétation du point 48.7, sous b), de l'annexe de la directive 91/628 — qui imposerait à un transporteur d'animaux chargés sur un véhicule embarqué sur un navire transbordeur de décharger ces animaux pour un repos de 12 heures dans le port de destination d'un pays tiers, impliquant une coopération des autorités de ce pays, à défaut de laquelle il serait impossible d'imposer l'application des règles communautaires au-delà du «territoire communautaire» —, ne s'opposent pas à la conclusion que nous venons de tirer à la fin du point qui précède.

51. Le repos d'au moins 1 heure prévu au point 48.4, sous d), ne requerrait en effet aucune coopération de la part des autorités de la part de ce pays tiers, vu que, comme indiqué au point 46 ci-dessus, l'article 2, paragraphe 2, sous h), de la directive 91/628 définit la durée de repos comme «une période continue au cours du voyage pendant laquelle les animaux ne sont pas déplacés grâce à un moyen de transport». Partant, l'octroi aux animaux d'un temps de repos n'implique aucun déchargement.

52. Nous proposons donc que, en réponse à la troisième question, la Cour précise

que, dans le cas d'un transport maritime reliant de manière régulière et directe un point géographique de la Communauté et un point géographique situé dans un pays tiers, au moyen d'un véhicule chargé sur un navire transbordeur sans déchargement des animaux, la durée du transport doit être tenue pour non pertinente, à condition que les animaux aient été régulièrement abreuvés et alimentés, de sorte que, si cette condition est remplie, un nouvel intervalle de transport par route de 28 heures peut immédiatement commencer après le débarquement du camion dans le port de destination.

D — *Sur la quatrième question*

53. Par sa quatrième question, la juridiction de renvoi, d'une part, demande si l'article 5, partie A, point 2, sous d), ii), premier tiret, de la directive 91/628 doit être interprété «en ce sens que le personnel chargé du transport doit indiquer sur le plan de marche à quel moment les bêtes acheminées ont été alimentées et abreuvées pendant la phase maritime du transport» et, d'autre part, si «une mention, inscrite préalablement au moyen d'une machine à écrire» d'après laquelle, au cours du transport à bord du bateau, les animaux «sont alimentés et abreuvés le soir, le matin, à midi, le soir, le matin» est non conforme aux exigences de la directive 91/628, avec pour conséquence juridique «que le défaut de mention des soins apportés [aux animaux] entraîne la perte du droit à restitution à l'exportation dès lors que la preuve nécessaire ne peut pas être administrée d'une autre manière».

54. Il apparaît à l'évidence de l'ordre logique des deux branches de la question déférée par la juridiction de renvoi que l'objet essentiel de sa question est de faire vérifier la conformité à la directive — et pas seulement à la disposition spécifique constituant la première branche de sa question — du comportement d'ensemble du transporteur: un comportement d'ensemble qui ne consiste pas seulement dans l'apposition, en guise de programme, d'une mention, inscrite préalablement à la machine, sur le plan de marche, mais également a) dans l'apposition ultérieure, sur ce plan de marche, d'une signature par laquelle le transporteur soutient avoir confirmé, à l'issue du transport, qu'il avait réellement dispensé aux animaux, à chaque intervalle de temps prévu et de la manière prescrite, les soins mentionnés sur le plan de voyage et b) dans une déclaration sous serment allant dans le même sens et dont il est dit, à la page 3 de la décision de renvoi, qu'elle émanait du conducteur et qu'elle avait été jugée non pertinente par le Zollamt Salzburg, Erstattungen.

55. Pour répondre de manière appropriée à cette question, entendue de la manière indiquée au point précédent, il importe de procéder à une interprétation de l'article 5, partie A, point 2, sous d), ii), de la directive 91/628, à la lumière du deuxième tiret de la disposition figurant sous d), ii), et de celle figurant sous f) du même article 5, partie A, point 2, sous d), ii), de cette directive.

56. L'article 5, partie A, point 2, sous d), ii), de la directive 91/628 établit que le transporteur s'assure que le personnel chargé du transport «mentionne sur le plan de marche les heures et les endroits où les animaux transportés *ont été* alimentés et abreuvés au

cours du voyage»; le premier tiret sous d), i), prévoit, pour sa part, que l'original du plan de marche «est dûment *rempli et complété* par les personnes appropriées au moment opportun» [13].

57. La partie requérante au principal a, dans ses observations écrites devant la Cour, mis en exergue la distinction opérée par la disposition en question entre le «fait de remplir» et le «fait de compléter», en insistant sur le fait que celle-ci prévoit que ces deux formalités — et donc également chacune d'entre elles — doivent être effectuées au «moment opportun».

58. Après s'être référé aux indications figurant déjà au point 5.2 de la décision de renvoi, à savoir que, à l'issue du transport, en apposant sa signature sur le plan de voyage, le transporteur avait confirmé avoir réellement dispensé des soins aux animaux à chacun des moments précédemment programmés, la partie requérante au principal prétend déduire de cette constatation que, si la mention préalable, effectuée à l'aide d'une machine à écrire, sur le plan de voyage, des moments auxquels les animaux devaient être alimentés et abreuvés correspond à la rédaction exigée, la signature ultérieure, elle, équivaut à «compléter» les formalités requises. Elle entend par là, bien évidemment, que le fait de compléter au moyen d'une signature satisfait à l'exigence prévue par la réglementation en question du fait de la liaison opérée par la signature elle-même avec le programme de voyage écrit précédemment à la machine. En effet: a) la précision suivant laquelle les opérations en question devaient être effectuées «le soir, le matin, à midi, le soir, le matin», avec la répétition des expressions «le soir, le matin» qu'elle contient, pouvait être légitimement entendue comme une indication non pas générique, mais se référant au contraire aux divers moments — susceptibles de datation — du voyage devant être concrètement effectué, lequel, ainsi qu'il ressort du dossier, a duré 41 heures et demie et a donc précisément englobé, outre «le soir, le matin, à midi», également «le soir» et «le matin», et b) le caractère à ce point précis du programme tracé par le programme de voyage pouvait rendre surabondante la consignation, au fur et à mesure, de son respect et faire de la conclusion du voyage le moment «opportun» pour parachever, au moyen de la signature finale, l'attestation pouvant être incluse dans le plan de marche. C'est évidemment parce qu'elle soutient la thèse indiquée dans les deux points précédents que la requérante au principal n'invoque pas, dans ses observations, la force probante qui pourrait s'attacher à la déclaration sous serment, dont il est dit au point 3 de la décision de renvoi qu'elle a vainement été produite, ex post, devant le Zollamt Salzburg, Erstattungen.

59. Ainsi entendues, les modalités suivant lesquelles la requérante au principal prétend s'être conformée aux dispositions de l'article 5, partie A, point 2, sous d), ii), de la directive 91/628 ne correspondent certes pas de manière précise à la prescription de la directive, contenue sous ii), faisant obligation au transporteur de s'assurer que «le personnel chargé du transport mentionne sur le plan de marche les heures et les endroits où les animaux transportés ont été alimentés et abreuvés au cours du voyage», cela parce que (hormis le fait qu'il n'est pas simple, à l'occasion d'un transport maritime, d'indiquer le «lieu» où les opérations ont été effectuées) les modalités supposées suivies par le

13 — Passages en italique ajoutés.

personnel chargé du transport ne sont pas de nature à fournir l'heure à laquelle l'alimentation et l'abreuvement ont eu lieu.

60. Si toutefois, comme indiqué ci-dessus au point 56, on complète les prévisions de l'article 5, partie A, point 2, sous d), ii), de la directive 91/628 et du second tiret sous d), i), avec ce qui est prévu sous f) du même point 2, le fait que les modalités suivies ne correspondent pas exactement ne permet pas de déduire — comme l'a fait, aux dires de la décision de renvoi (point 3), le Zollamt Salzburg, Erstattungen — que les animaux n'ont pas été alimentés et abreuvés pendant 46 heures et que, par conséquent, l'exportateur serait déchu du droit à percevoir la restitution prévue aux fins de l'exportation.

61. L'article 5, partie A, point 2, sous f), ii), de la directive 91/628 en question (et dont il convient naturellement de tenir compte dans le cadre d'une interprétation systématique du point 2 considéré dans son ensemble), impose que le transporteur «fournisse […] la preuve que les dispositions ont été prises pour satisfaire aux besoins en abreuvement et en alimentation des animaux transportés au cours du voyage, même en cas de modification du plan de marche».

62. Ce faisant, le législateur communautaire a sans équivoque signifié qu'il n'entendait pas conférer une valeur absolue aux modalités d'administration de la preuve prévues à l'article 5, partie A, point 2, sous d), ii), de la directive 91/628, pour démontrer que l'alimentation et l'abreuvement ont été régulièrement effectués. C'est la preuve concrète de ce qu'il a été satisfait à la «nécessité d'abreuver et d'alimenter les animaux transportés au cours du voyage» qui, dans l'esprit du législateur communautaire, constitue l'élément essentiel que le transporteur doit fournir.

63. Attribuer au non-respect minutieux de l'article 5, partie A, point 2, sous d), ii), de la directive 91/628 la valeur absolue que lui attribue le Zollamt Salzburg, Erstattungen, se heurterait par ailleurs aux conclusions qu'il y a lieu de tirer de l'approche — valorisant tous les éléments de fait relatifs au cas d'espèce, y compris ceux fournis par l'exportateur — préconisée par la Cour dans l'arrêt par elle rendu dans les affaires Viamex Agrar Handel et ZVK [14], quant à la logique et à l'application du renvoi opéré par les articles 1er et 5, paragraphe 3, du règlement nº 615/98 à la directive 91/628.

64. Dans les procédures nationales ayant abouti à la saisine de la Cour, la question de la validité dudit renvoi — pour violation alléguée des principes de sécurité juridique et de proportionnalité — avait été soulevée, au motif que l'une et l'autre dispositions a) subordonnent le paiement des restitutions à l'exportation d'animaux vivants de l'espèce bovine au respect, au cours du transport des animaux jusqu'à leur premier lieu de déchargement dans le pays tiers de destination finale, des dispositions de la directive et b) avaient été entendues comme excluant lesdites restitutions, même en cas de violation d'une seule desdites dispositions.

14 — Arrêt du 17 janvier 2008 (C-37/06 et C-58/06, Rec. p. I-69).

65. La Cour a répondu aux questions qui lui avaient été soumises en observant, tout d'abord, que «le renvoi général, opéré par le règlement nº 615/98 à la directive 91/628, a pour objectif de garantir [...] le respect des dispositions pertinentes de ladite directive en matière de bien-être des animaux vivants et, en particulier, de protection des animaux en cours de transport» [15]: elle en a déduit l'impossibilité de déclarer non valide le renvoi en question, étant donné que celui-ci ne pouvait être interprété comme couvrant l'ensemble des dispositions de la directive 91/628 et, notamment, celles qui sont sans rapport avec l'objectif principal poursuivi par ladite directive [16]. Puis, ayant rappelé la portée traditionnellement reconnue au principe de proportionnalité, en tant que principe en vertu duquel, «lorsqu'un choix s'offre entre plusieurs mesures appropriées, il convient de recourir à la moins contraignante, [étant entendu que] les inconvénients causés ne doivent pas être démesurés par rapport aux buts visés» [17], elle a affirmé que ce principe devait être respecté par les autorités nationales compétentes dans le cadre de l'application des dispositions du règlement nº 615/98 [18].

66. L'approche indiquée par la Cour, à l'adresse des juridictions nationales, pour interpréter et appliquer les dispositions associant le régime des restitutions à celui de la protection de la santé des bovins au cours de leur transport, est évidente. Elle s'inspire des deux critères suivants:

1) interpréter les dispositions de la directive destinées à se compléter mutuellement et à s'intégrer dans le corps de règles constituant l'acte dans lequel elles sont contenues, en attribuant à chacune d'entre elles et au renvoi qui est opéré par le règlement nº 615/98 une importance différente selon que son objectif direct est d'assurer la réalisation de l'objectif principal de la directive ou qu'il n'a, par rapport à celui-ci, qu'une fonction simplement instrumentale et

2) appliquer ses dispositions en choisissant parmi plusieurs modes opératoires celui qui assure que les inconvénients susceptibles d'être causés ne soient pas démesurés par rapport à l'objectif poursuivi, de protection de la santé des animaux.

67. Les considérations exposées aux points 62 à 64 ci-dessus correspondent sans nul doute aux critères que la Cour a, à travers l'arrêt évoqué aux points 63 à 66 ci-dessus, considérés comme s'imposant en la matière.

15 — Ibidem (point 29).
16 — Ibidem.
17 — Ibidem (point 35).
18 — Ibidem (point 46).

IV — Conclusions

68. À la lumière des données normatives précédemment évoquées et des considérations que nous suggère une analyse des caractéristiques du cas d'espèce et des critères indiqués dans la décision de la Cour examinée aux points 64 à 66 ci-dessus, aux fins de l'interprétation des données normatives dont s'agit, nous proposons à la Cour de répondre aux questions préjudicielles déférées par l'Unabhängiger Finanzsenat de la manière suivante:

«1) Les dispositions spécifiques du point 48.7, sous b), du chapitre VII de l'annexe de la directive 91/628/CEE du Conseil, du 19 novembre 1991, relative à la protection des animaux en cours de transport et modifiant les directives 90/425/CEE et 91/496/CEE, telle que modifiée par la directive 95/29/CE du Conseil, du 29 juin 1995, qui se réfèrent aux seuls transports maritimes reliant deux points de la Communauté, ne s'appliquent pas par analogie aux transports d'animaux à bord de navires transbordeurs à destination de pays tiers.

2) En cas de transport maritime reliant de manière régulière et directe une localité de la Communauté et une localité d'un pays tiers au moyen d'un véhicule chargé sur un navire transbordeur sans déchargement des animaux, la durée de ce transport doit être tenue pour non pertinente, à condition que les animaux aient été régulièrement abreuvés et alimentés, de sorte que, si cette condition est remplie, une nouvelle période de transport par route de 28 heures peut immédiatement débuter après le déchargement du camion dans le port de destination.

3) L'article 5, partie A, point 2, sous d), ii), premier tiret, de la directive 91/628 n'impose pas de manière absolue au personnel chargé d'un transport maritime d'indiquer sur le tableau de marche l'heure précise à laquelle les bestiaux transportés

ont été alimentés et abreuvés en tant que condition essentielle pour obtenir la restitution à l'exportation.

4) Une mention inscrite préalablement au moyen d'une machine à écrire, suivant laquelle les animaux sont alimentés et abreuvés pendant la traversée à des moments correspondant à des phases suffisamment identifiables du transport peut répondre aux exigences de la directive 91/628, à condition qu'il soit prouvé que ces opérations ont été effectuées à ces moments-là.

Il incombe à la juridiction nationale d'apprécier le caractère suffisant des éléments produits à cet égard par l'exportateur, en prenant en considération, au besoin, également des éléments externes au tableau de marche, tels qu'une déclaration sous serment délivrée à un moment postérieur à la fin du voyage.»