Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (grande chambre)

8 juillet 2014*

«Transports maritimes — Libre prestation des services — Règlement (CEE) nº 4055/86 — Applicabilité aux transports effectués à partir ou vers des États parties à l'accord sur l'Espace économique européen (EEE) au moyen de navires battant pavillon d'un pays tiers — Actions syndicales menées dans des ports d'un tel État en faveur de ressortissants de pays tiers employés sur ces navires — Absence d'incidence de la nationalité de ces travailleurs et navires sur l'applicabilité du droit de l'Union»

Dans l'affaire C-83/13,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par l'Arbetsdomstolen (Suède), par décision du 14 février 2013, parvenue à la Cour le 19 février 2013, dans les procédures

Fonnship A/S

contre

Svenska Transportarbetareförbundet,

Facket för Service och Kommunikation (SEKO),

et

Svenska Transportarbetareförbundet

contre

Fonnship A/S,

LA COUR (grande chambre),

composée de M. V. Skouris, président, M. K. Lenaerts, vice-président, MM. A. Tizzano, M. Ilešič (rapporteur), T. von Danwitz, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça, présidents de chambre, MM. J. Malenovský, E. Levits, A. Ó Caoimh, A. Arabadjiev, M^me^ A. Prechal et M. E. Jarašiūnas, juges,

avocat général: M. P. Mengozzi,

greffier: M^me^ C. Strömholm, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 28 janvier 2014,

* Langue de procédure: le suédois.

considérant les observations présentées:

— pour Fonnship A/S, par M[e] L. Boman, advokat,

— pour Svenska Transportarbetareförbundet et Facket för Service och Kommunikation (SEKO), par M[e] I. Otken Eriksson, advokat,

— pour le gouvernement suédois, par M[mes] A. Falk et U. Persson, en qualité d'agents,

— pour le gouvernement hellénique, par M[mes] S. Chala et E.-M. Mamouna, en qualité d'agents,

— pour la Commission européenne, par M. J. Enegren ainsi que par M[mes] L. Nicolae et H. Tserepa-Lacombe, en qualité d'agents,

— pour l'Autorité de surveillance AELE, par M. X. Lewis et M[me] M. Moustakali, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 1[er] avril 2014,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 1[er] du 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 (JO L 378, p. 1, et rectificatif JO 1987, L 93, p. 17).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant, d'une part, Fonnship A/S (ci-après «Fonnship»), une société de droit norvégien, à Svenska Transportarbetareförbundet (Fédération suédoise des ouvriers du transport, ci-après «ST») et à Facket för Service och Kommunikation (Syndicat des travailleurs des métiers des services et des communications, ci-après «SEKO»), qui sont deux syndicats de droit suédois, ainsi que, d'autre part, le premier de ceux-ci à Fonnship, au sujet d'actions syndicales ayant prétendument perturbé la prestation des services fournis au moyen d'un navire appartenant à cette dernière et battant pavillon panaméen.

Le cadre juridique

L'accord sur l'Espace économique européen

3 L'article 7 de l'accord sur l'Espace économique européen, du 2 mai 1992 (JO 1994, L 1, p. 3, ci-après l'«accord EEE»), énonce:

«Les actes auxquels il est fait référence ou qui sont contenus dans les annexes du présent accord […] sont obligatoires pour les parties contractantes et font partie de ou sont intégrés dans leur ordre juridique interne de la manière suivante:

a) un acte correspondant à un règlement CEE est intégré en tant que tel dans l'ordre juridique interne des parties contractantes;

[…]»

4 L'article 47 de l'accord EEE dispose:

«1. Les articles 48 à 52 s'appliquent aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

2. Les dispositions particulières applicables à tous les modes de transport figurent à l'annexe XIII.»

5 L'annexe XIII de l'accord EEE incorpore, dans sa section V, intitulée «Transport maritime», le règlement nº 4055/86.

Le règlement nº 4055/86

6 Les septième à neuvième considérants du règlement nº 4055/86 énoncent que «[...] les compagnies hors conférence ne devraient pas être empêchées de fonctionner pour autant qu'elles respectent le principe de concurrence loyale [...]»; que «[...] les États membres affirment leur attachement à une situation de libre concurrence qui constitue l'une des caractéristiques essentielles des trafics en vrac [...]» et que «[...] les armateurs de la Communauté ont à faire face à des restrictions de plus en plus nombreuses imposées par des pays tiers [...]».

7 Aux termes du douzième considérant dudit règlement, «[...] la structure du secteur des transports maritimes de la Communauté est telle qu'il est approprié que les dispositions du présent règlement s'appliquent également aux ressortissants des États membres établis hors de la Communauté et aux compagnies maritimes établies hors de la Communauté et contrôlées par des ressortissants d'un État membre, si leurs navires sont immatriculés dans cet État membre conformément à sa législation».

8 L'article 1er du même règlement dispose à ses paragraphes 1 à 3:

«1. La libre prestation des services de transport maritime entre États membres et entre États membres et pays tiers est applicable aux ressortissants des États membres établis dans un État membre autre que celui du destinataire des services.

2. Les dispositions du présent règlement s'appliquent également aux ressortissants des États membres établis hors de la Communauté et aux compagnies maritimes établies hors de la Communauté et contrôlées par des ressortissants d'un État membre, si leurs navires sont immatriculés dans cet État membre conformément à sa législation.

3. Les dispositions des articles 55 à 58 […] du traité [CEE] [devenus, respectivement, article 55 du traité CE, lui-même devenu article 45 CE, articles 56 et 57 du traité CE, eux-mêmes devenus, après modification, articles 46 CE et 47 CE, et article 58 du traité CE, lui-même devenu article 48 CE] sont applicables à la matière régie par le présent règlement.»

Le droit suédois

9 La Constitution suédoise garantit le droit de mener des actions syndicales, sous réserve des limitations prévues par la loi.

10 La loi (1976:580) sur la participation des salariés aux décisions négociées [lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet], du 10 juin 1976, prévoit les règles applicables en matière de droit d'association et de négociation, de conventions collectives, de médiation des conflits collectifs du travail, ainsi que l'obligation de paix sociale, et contient des dispositions limitant le droit de mener des actions syndicales.

Le litige au principal et la question préjudicielle

11 Fonnship est une société de droit norvégien ayant son siège à Fonnes (Norvège). Pendant la période pertinente au regard des litiges au principal, à savoir celle comprise entre 2001 et 2003, elle était propriétaire du navire *M/S Sava Star* (ci-après le «*Sava Star*»).

12 Ce navire est un vraquier qui faisait, pendant ladite période, principalement des trajets entre des États parties à l'accord EEE. Il était immatriculé au registre maritime du Panama et battait donc pavillon panaméen. Son équipage était composé de quatre officiers de nationalité polonaise et deux matelots de nationalité russe. Fonnship était l'employeur de cet équipage.

13 Selon Fonnship, les salaires desdits membres d'équipage étaient régis par une convention collective conclue entre elle et un syndicat russe dénommé, en traduction anglaise, «Murmansk Area Committee of Seamen's Union». Selon la même société, ces salaires, qui s'élevaient à approximativement 550 dollars des États-Unis (USD) par mois pour les matelots, étaient équivalents, voire supérieurs, à ceux recommandés par l'International Transport Workers' Federation (Fédération internationale des ouvriers du transport).

14 Estimant cependant que les salaires de l'équipage du *Sava Star* n'étaient pas équitables, ST a, le 26 octobre 2001, quand ce navire était à quai dans le port de Holmsund (Suède), exigé qu'une convention collective agréée par l'International Transport Workers' Federation (convention dite «Special Agreement») soit conclue par Fonnship. À la suite du rejet de cette demande par cette dernière, des actions syndicales ont été déclenchées, qui ont consisté, notamment, à faire obstacle au déchargement et au chargement dudit navire.

15 Le 29 octobre 2001, une convention collective revêtant la forme d'un «Special Agreement» a été signée entre Fonnship et ST (ci-après la «convention de 2001»). Fonnship a payé 1 794 USD à ST, conformément à une disposition de cette convention relative aux redevances d'adhésion et aux contributions à un fonds de solidarité. Le capitaine du *Sava Star* a rédigé une lettre de protestation et les membres de l'équipage ont signé un document indiquant qu'ils n'approuvaient pas les actions menées par ST. Le navire a par la suite pu quitter le port de Holmsund.

16 Le 29 janvier 2002, Fonnship a assigné ST devant l'Arbetsdomstolen afin que ST soit condamnée, d'une part, à lui rembourser 1 794 USD et, d'autre part, à lui verser des dommages-intérêts, d'un montant d'environ 10 000 USD, au titre du préjudice économique causé par les actions syndicales susmentionnées.

17 Le 8 mars 2002, ST a assigné Fonnship devant l'Arbetsdomstolen afin de faire condamner cette société à lui verser 10 000 USD de dommages-intérêts au titre de la violation de la convention de 2001. Selon ST, lorsque le navire était à quai dans le port de Reykjavik (Islande) le 5 mars 2002, Fonnship avait refusé, en violation de la convention de 2001, de communiquer certains documents à une personne mandatée par une fédération syndicale et avait interdit à cette personne d'entrer en contact avec l'équipage.

18 Le 18 février 2003, le *Sava Star* était à quai dans le port de Köping (Suède). À cette date, la convention de 2001 était expirée. SEKO a exigé, de la même façon que ST l'avait fait en 2001, que Fonnship signe un «Special Agreement». Après le déclenchement d'actions syndicales, une telle convention collective a été conclue le 19 février 2003 (ci-après la «convention de 2003»). Fonnship a payé, conformément à la convention de 2003, 1 794 USD à SEKO au titre de «frais de traitement» et de contributions à un fonds de solidarité. Les membres de l'équipage ont signé un document de protestation. Le navire a par la suite pu quitter ledit port.

19 Le 11 mars 2003, Fonnship a assigné SEKO devant l'Arbetsdomstolen afin que ce syndicat soit condamné, d'une part, à lui rembourser 1 794 USD et, d'autre part, à lui verser 6 000 euros de dommages-intérêts au titre du préjudice économique causé par les actions syndicales susmentionnées.

20 Le 17 juin 2003, ST a assigné Fonnship devant l'Arbetsdomstolen afin que cette société soit condamnée à lui verser des dommages-intérêts, d'un montant d'environ 256 000 USD, au motif qu'elle n'avait pas payé, pendant la période d'application de la convention de 2001, les salaires prévus par celle-ci. Ce montant correspond à la différence entre les salaires versés par Fonnship à l'équipage et ceux prévus par cette convention.

21 Dans le cadre des quatre affaires pendantes devant l'Arbetsdomstolen, Fonnship soutient qu'elle n'était pas liée par les conventions de 2001 et de 2003 et que ce sont ST et SEKO qui lui doivent des dommages-intérêts et non pas l'inverse. À cet égard, elle invoque, d'une part, la nullité de ces deux conventions, en se fondant tant sur l'absence de consentement que sur l'existence de clauses abusives, et, d'autre part, l'illicéité des actions syndicales ayant conduit à la signature desdites conventions.

22 L'Arbetsdomstolen considère que la question de la licéité desdites actions syndicales est décisive pour la solution des litiges au principal et que, pour résoudre cette question, il lui appartiendra de juger si le droit suédois en matière d'actions syndicales est compatible avec les règles du droit de l'Union relatives à la libre prestation des services. Les parties étant cependant en désaccord sur le point de savoir si ces règles peuvent être pertinentes dans une situation telle que celle desdits litiges, dans laquelle le navire en cause bat pavillon panaméen, il convient, selon cette juridiction, d'examiner préalablement cette question de l'applicabilité du droit de l'Union.

23 Dans ces conditions, l'Arbetsdomstolen a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante:

«Les règles de l'accord EEE en matière de libre prestation des services, à savoir des services de transport maritime – qui ont leur pendant dans le traité CE – sont-elles applicables à une société qui a son siège dans un État de l'AELE [Association européenne de libre-échange], pour ce qui est de son activité consistant à assurer des services de transport vers un État membre de la [Communauté européenne] ou un État de l'AELE au moyen d'un navire immatriculé dans un pays tiers en dehors de la [Communauté européenne]/de l'EEE (battant pavillon de ce pays)?»

Sur la question préjudicielle

24 Les dispositions du règlement nº 4055/86 font partie intégrante de l'ordre juridique de l'ensemble des États parties à l'accord EEE en vertu de l'article 7, sous a), de l'accord EEE ainsi que de son annexe XIII. Ledit règlement et lesdites dispositions de l'accord EEE comportent les règles relatives à l'applicabilité de la libre prestation des services au secteur des transports maritimes entre États parties à l'accord EEE et entre ces derniers et les pays tiers [voir, en ce sens, arrêts Corsica Ferries (France), C-49/89, EU:C:1989:649, point 13; Commission/Italie, C-295/00, EU:C:2002:100, point 9, ainsi que Sea-Land Service et Nedlloyd Lijnen, C-430/99 et C-431/99, EU:C:2002:364, point 30].

25 L'article 1er, paragraphes 1 et 2, dudit règlement détermine quels sont les opérateurs concernés qui bénéficient de la libre prestation des services.

26 Dès lors, par sa question, la juridiction de renvoi demande en substance si l'article 1er du règlement nº 4055/86 doit être interprété en ce sens qu'une société établie dans un État partie à l'accord EEE et propriétaire d'un navire, battant pavillon d'un pays tiers, au moyen duquel sont fournis des services de transport maritime à partir d'un État partie à l'accord EEE ou vers celui-ci peut se prévaloir de la libre prestation des services pour l'exercice de cette activité économique.

27 Fonnship, le gouvernement hellénique et la Commission européenne estiment qu'il convient de répondre par l'affirmative à ladite question. L'Autorité de surveillance AELE se rallie à cette position, tout en relevant qu'il importe de vérifier que la société se prévalant de la libre prestation des services, en l'occurrence Fonnship, est effectivement le prestataire des services en cause.

28 Selon ST et SEKO, il doit être répondu par la négative à la question posée. Lorsqu'un navire bat pavillon d'un pays tiers, les conditions de travail de l'équipage de ce navire et les actions syndicales menées pour améliorer celles-ci ne présenteraient aucun lien de rattachement avec le droit de l'Union et ne sauraient donc être examinées au regard de ce droit.

29 ST et SEKO contestent, par ailleurs, que Fonnship puisse être considérée comme un prestataire de services de transport maritime établi dans l'EEE. Ils disposeraient de renseignements selon lesquels Fonnship avait, en substance, confié l'exploitation du *Sava Star* à une autre société qui, tout en étant une société de droit norvégien, était contrôlée par une société établie au Panama.

30 Selon le gouvernement suédois, l'article 1er du règlement nº 4055/86 doit être interprété avec circonspection par rapport aux sociétés établies dans l'EEE et ayant recours à des pavillons de pays tiers pour se soustraire aux conditions de travail qui sont habituelles dans l'EEE.

31 Lorsque les membres de l'équipage du navire en cause sont des ressortissants de pays tiers, cette circonstance pourrait, selon le gouvernement suédois, également exclure l'applicabilité du règlement nº 4055/86 aux transports effectués au moyen de ce navire.

32 Il convient de relever, d'abord, qu'il découle du libellé et de la structure de l'article 1er du règlement nº 4055/86 que, en définissant le champ d'application personnel de la libre prestation des services dans le secteur des transports maritimes à partir ou vers des États parties à l'accord EEE, cet article identifie deux catégories de personnes qui bénéficient, si certaines conditions sont remplies, de cette libre prestation des services, à savoir, d'une part, les ressortissants d'un État partie à l'accord EEE établis dans l'EEE et, d'autre part, les ressortissants d'un État partie à l'accord EEE établis dans un pays tiers ainsi que les compagnies maritimes établies dans un pays tiers et contrôlées par des ressortissants d'un État partie à l'accord EEE.

33 Il ressort, ensuite, des septième à neuvième et douzième considérants du règlement nº 4055/86 ainsi que des travaux préparatoires de celui-ci, tels qu'exposés dans les observations soumises à la Cour, que, en incluant dans ledit champ d'application personnel des ressortissants d'un État membre établis dans un pays tiers ou y contrôlant une compagnie maritime, le législateur de l'Union a voulu s'assurer qu'une importante partie de la flotte commerciale détenue par des ressortissants d'un État membre relève de la libéralisation du secteur des transports maritimes instaurée par ce règlement, de telle manière que les armateurs des États membres puissent mieux faire face, notamment, aux restrictions imposées par des pays tiers.

34 Enfin, ledit législateur a formulé une exigence de rattachement en prévoyant, par l'emploi des termes «si leurs navires sont immatriculés dans cet État [partie à l'accord EEE] conformément à sa législation» à l'article 1er, paragraphe 2, du règlement nº 4055/86, que les ressortissants d'un État partie à l'accord EEE qui opèrent à partir d'un établissement situé dans un pays tiers sont exclus de la libre prestation des services si leurs navires ne battent pas pavillon dudit État.

35 L'absence, au paragraphe 1 du même article, d'une exigence similaire pour les ressortissants d'un État partie à l'accord EEE qui opèrent à partir d'un établissement situé dans l'EEE démontre que le législateur a estimé que cette catégorie de personnes présente par elle-même un rattachement suffisamment étroit avec le droit de l'EEE pour être incluse dans le champ d'application personnel dudit règlement, et ce indépendamment du pavillon de leurs navires (voir, en ce sens, arrêt Corsica Ferries, C-18/93, EU:C:1994:195, point 29).

36 Eu égard à cette distinction, il importe, dans les cas où un ressortissant d'un État partie à l'accord EEE établi dans l'EEE ou une société établie dans l'EEE se prévalent de l'article 1er, paragraphe 1, du règlement nº 4055/86 dans le cadre d'un litige portant sur la question de savoir si des services de transport maritime effectués au moyen d'un navire battant pavillon d'un pays tiers relèvent de la libre prestation des services, de vérifier si ce ressortissant ou cette société peuvent être considérés comme étant les prestataires de ces services.

37 Il ne saurait, en effet, exister de situations dans lesquelles une compagnie maritime établie dans un pays tiers et fournissant des services de transport maritime à partir ou vers des États parties à l'accord EEE au moyen de navires battant pavillon d'un pays tiers bénéficie, malgré le fait qu'elle ne remplit pas l'exigence de rattachement énoncée à l'article 1er, paragraphe 2, du règlement nº 4055/86, de la libre prestation des services en faisant réclamer ce bénéfice par une société établie dans l'EEE qu'elle contrôle, sous le prétexte que cette société serait le prestataire des services en cause, alors que, en réalité, c'est ladite compagnie qui fournit ceux-ci.

38 Ainsi que M. l'avocat général l'a relevé aux points 44 à 50 de ses conclusions, pour qu'une société puisse être qualifiée de prestataire de services de transport maritime, il faut qu'elle exploite le navire au moyen duquel ce transport est effectué.

39 En l'occurrence, Fonnship a soutenu, en réponse aux allégations de ST et de SEKO mentionnées au point 29 du présent arrêt, qu'elle exploitait elle-même le *Sava Star* pendant la période pertinente. Il relève de la compétence exclusive de la juridiction de renvoi d'apprécier la véracité de cette affirmation.

40 À supposer qu'il résulte de cette appréciation que Fonnship doive être qualifiée de prestataire des services de transport maritime en cause dans les litiges au principal et, dès lors qu'il n'est pas contesté que les destinataires de ces services étaient, en l'occurrence, établis dans un État partie à l'accord EEE autre que le Royaume de Norvège, la juridiction de renvoi serait alors conduite à conclure que cette société relève, aux fins de la solution de ces litiges, du champ d'application personnel du règlement nº 4055/86, en vertu de l'article 1er, paragraphe 1, de celui-ci.

41 Dans ce cas, toute restriction ayant été, sans justification objective, de nature à prohiber, à gêner ou à rendre moins attrayante la prestation desdits services devrait être déclarée incompatible avec le droit de l'Union. En effet, lorsqu'il est applicable, le règlement nº 4055/86 transpose, en substance, les règles du traité relatives à la libre prestation des services et la jurisprudence y relative (arrêts Commission/France, C-381/93, EU:C:1994:370, points 13 et 16; Commission/Italie, EU:C:2002:100, points 9 et 10; Sea-Land Service et Nedlloyd Lijnen, EU:C:2002:364, points 31 et 32; Geha Naftiliaki e.a., C-435/00, EU:C:2002:661, points 20 et 21, ainsi que Commission/Espagne, C-18/09, EU:C:2010:58, point 12). Cette jurisprudence inclut celle, établie par l'arrêt Laval un Partneri (C-341/05, EU:C:2007:809), relative à la compatibilité d'actions syndicales avec la libre prestation des services.

42 L'application du règlement nº 4055/86 n'est nullement affectée par la circonstance que le navire effectuant les transports maritimes en cause et sur lequel sont employés les travailleurs en faveur desquels sont menées lesdites actions bat pavillon d'un pays tiers ni par la circonstance que les membres de l'équipage du navire sont, comme en l'espèce, des ressortissants de pays tiers.

43 En effet, pour que l'article 1er, paragraphe 1, du règlement nº 4055/86 soit applicable, il suffit que le prestataire du service de transport maritime soit un ressortissant d'un État partie à l'accord EEE établi dans un État partie à l'accord EEE autre que celui du destinataire de ce service.

44 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la question posée que l'article 1er du règlement nº 4055/86 doit être interprété en ce sens qu'une société établie dans un État partie à l'accord EEE et propriétaire d'un navire, battant pavillon d'un pays tiers, au moyen duquel sont

fournis des services de transport maritime à partir d'un État partie à cet accord ou vers celui-ci peut se prévaloir de la libre prestation des services, à condition que cette société puisse, en raison de son exploitation de ce navire, être qualifiée de prestataire de ces services et que les destinataires de ceux-ci soient établis dans des États parties audit accord autres que celui dans lequel ladite société est établie.

Sur les dépens

45 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 (grande chambre) dit pour droit:

L'article 1er du règlement (CEE) nº 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, doit être interprété en ce sens qu'une société établie dans un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen, du 2 mai 1992, et propriétaire d'un navire, battant pavillon d'un pays tiers, au moyen duquel sont fournis des services de transport maritime à partir d'un État partie à cet accord ou vers celui-ci peut se prévaloir de la libre prestation des services, à condition qu'elle puisse, en raison de son exploitation de ce navire, être qualifiée de prestataire de ces services et que les destinataires de ceux-ci soient établis dans des États parties audit accord autres que celui dans lequel ladite société est établie.

Signatures