



Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (septième chambre)

11 mars 2020*

« Renvoi préjudiciel – Tarif douanier commun – Nomenclature combinée – Classement tarifaire – Position 8901 – Corps de bateaux – Navigation maritime – Bateaux conçus pour tenir la haute mer – Notion »

Dans l'affaire C-192/19,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Gerechtshof Amsterdam (cour d'appel d'Amsterdam, Pays-Bas), par décision du 12 février 2019, parvenue à la Cour le 27 février 2019, dans la procédure

Rensen Shipbuilding BV

en présence de :

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane district Rotterdam,

LA COUR (septième chambre),

composée de M. P. G. Xuereb, président de chambre, MM. T. von Danwitz et A. Kumin (rapporteur), juges,

avocat général : M. G. Pitruzzella,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour Rensen Shipbuilding BV, par M^e B. J. B. Boersma, advocaat,
- pour le gouvernement néerlandais, par M^{me} M. Bulterman et M. J. M. Hoogveld, en qualité d'agents,
- pour la Commission européenne, par MM. A. Caeiros et P. Vanden Heede ainsi que par M^{me} M. Salyková, 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 la note complémentaire 1 du chapitre 89 de la nomenclature combinée figurant à l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil, du 23 juillet 1987, relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun (JO 1987, L 256, p. 1), dans sa version résultant du règlement (CE) n° 1031/2008 de la Commission, du 19 septembre 2008 (JO 2008, L 291, p. 1) (ci-après la « NC »).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Rensen Shipbuilding BV à l'Inspecteur van de Belastingdienst/Douane district Rotterdam (inspecteur du service des impôts/douanes du district de Rotterdam, Pays-Bas) au sujet du classement tarifaire de corps de bateaux.

Le cadre juridique

La NC

- 3 La NC, instaurée par le règlement n° 2658/87, est fondée sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, élaboré par le Conseil de coopération douanière, devenu l'Organisation mondiale des douanes (OMD), et institué par la convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, conclue à Bruxelles le 14 juin 1983. Cette convention a été approuvée, avec son protocole d'amendement du 24 juin 1986, au nom de la Communauté économique européenne, par la décision 87/369/CEE du Conseil, du 7 avril 1987 (JO 1987, L 198, p. 1).
- 4 La deuxième partie de la NC, intitulée « Tableau des droits », comprend une section XVII, à laquelle figure, notamment, le chapitre 89, intitulé « Navigation maritime ou fluviale ».
- 5 Le chapitre 89 de la NC comprend la position 8901, laquelle est libellée comme suit :

« 8901 Paquebots, bateaux de croisières, transbordeurs, cargos, péniches et bateaux similaires pour le transport de personnes ou de marchandises ».

6 La position 8901 de ce chapitre 89 comprend les sous-positions suivantes :

[...]	[...]
8901 20	- Bateaux-citernes :
8901 20 10	- - pour la navigation maritime
8901 20 90	- - autres
[...]	[...]
8901 90	- autres bateaux pour le transport de marchandises et autres bateaux conçus à la fois pour le transport de personnes et de marchandises :
8901 90 10	- - pour la navigation maritime
	- - autres :
8901 90 91	- - - sans propulsion mécanique
8901 90 99	- - - à propulsion mécanique
[...]	[...]

7 La note 1 du chapitre 89 de la NC énonce :

« Les bateaux incomplets ou non finis et les coques de bateaux même présentés à l'état démonté ou non monté, ainsi que les bateaux complets démontés ou non montés, sont classés, en cas de doute sur l'espèce des bateaux auxquels ils se rapportent, sous le n° 8906. »

8 La note complémentaire 1 de ce chapitre 89 prévoit :

« Ne rentrent dans les sous-positions [...] 8901 20 10, [...] 8901 90 10 [...] que les bateaux conçus pour tenir la haute mer et dont la plus grande longueur extérieure de la coque (appendices exclus) est égale ou supérieure à 12 mètres. Toutefois, les bateaux de pêche et les bateaux de sauvetage, lorsqu'ils sont conçus pour tenir la haute mer, sont toujours considérés comme bateaux pour la navigation maritime, sans égard à leur longueur. »

Les notes explicatives de la NC

9 En vertu de l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 2658/87, la Commission européenne adopte des notes explicatives de la NC (ci-après les « notes explicatives de la NC »).

10 Les notes explicatives de la NC, telles que publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* le 30 mai 2008 (JO 2008, C 133, p. 1), sont rédigées comme suit en ce qui concerne la note complémentaire 1 du chapitre 89 de la NC :

« On considère comme "bateaux conçus pour tenir la haute mer", les bateaux qui, selon leur construction et leur équipement, sont capables de manœuvrer en mer, même par gros temps (environ vent de force 7, selon l'échelle de Beaufort). Les bateaux de l'espèce sont, en général, munis d'un pont et de superstructures étanches aux intempéries.

[...]

Restent considérés comme “bateaux pour la navigation maritime” les bateaux et les aérogliisseurs répondant aux conditions ci-dessus, même si, en fait, ils sont utilisés principalement le long des côtes, dans les estuaires, dans les lacs, etc.

[...] »

Le litige au principal et la question préjudicielle

- 11 Au cours des mois de mai et de septembre 2009, Rensen Shipbuilding a fait déclarer en douane dans la sous-position 8901 90 10 de la NC, applicable aux bateaux pour le transport de marchandises pour la navigation maritime, 27 corps de bateaux provenant de Chine.
- 12 À la suite d’un contrôle douanier effectué au mois de mars 2012, l’inspecteur du service des impôts/douanes du district de Rotterdam a conclu, sur la base de certains documents commerciaux et certificats découverts parmi les pièces comptables de cette société, que les marchandises déclarées devaient être considérées comme des corps de bateaux destinés à la construction de bateaux non pas pour la navigation maritime, mais pour la navigation sur les voies intérieures. Ainsi, les corps de bateaux concernés ont été classés, respectivement, dans la sous-position 8901 20 90 de la NC, en tant que bateaux-citernes autres que ceux pour la navigation maritime, ainsi que dans les sous-positions 8901 90 91 et 8901 90 99 de la NC, en tant qu’autres bateaux pour le transport de marchandises et autres bateaux conçus à la fois pour le transport de personnes et de marchandises, sans et avec propulsion mécanique, autres que ceux pour la navigation maritime. En conséquence, un avis de paiement a été remis à l’intéressée le 27 avril 2012.
- 13 Saisi du litige qui s’en est suivi, le Gerechtshof Amsterdam (cour d’appel d’Amsterdam, Pays-Bas) a confirmé, par un arrêt du 11 juin 2015, le jugement de première instance déclarant non fondé le recours introduit par Rensen Shipbuilding.
- 14 Par un arrêt du 30 juin 2017, le Hoge Raad der Nederlanden (Cour suprême des Pays-Bas) a annulé ledit arrêt du Gerechtshof Amsterdam (cour d’appel d’Amsterdam).
- 15 L’affaire étant à nouveau pendante devant cette dernière juridiction, celle-ci précise que, à ce stade de la procédure, le litige porte uniquement sur le point de savoir s’il y a lieu de classer les corps de bateaux concernés en tant que bateaux pour la navigation maritime, dans les sous-positions 8901 20 10 et 8901 90 10 de la NC, ou comme n’étant pas des bateaux pour la navigation maritime, dans les sous-positions 8901 20 90, 8901 90 91 et 8901 90 99 de la NC. En l’occurrence, ces corps de bateaux sont susceptibles d’être classés respectivement dans ces trois dernières sous-positions, en raison du fait qu’ils peuvent servir de coques pour la navigation sur les voies intérieures. Or, s’il était établi que lesdits corps de bateaux peuvent également servir de coque pour un bateau destiné à la navigation maritime, il y aurait lieu de procéder à leur classement comme tel.
- 16 Selon ladite juridiction, s’il est constant que les corps de bateaux concernés ne peuvent servir de coque d’un bateau permettant de traverser les océans à pleine charge par gros temps, les parties au principal restent divisées quant à la distance que doit être en mesure de parcourir un bateau depuis le rivage pour qu’il puisse être considéré comme bateau pour la navigation maritime. À cet égard, Rensen Shipbuilding aurait principalement soutenu que les corps de bateaux concernés peuvent servir de coques de tels bateaux, au motif qu’ils pourraient naviguer en mer une fois leur construction achevée. En effet, selon des déclarations d’experts, des bateaux ayant les dimensions desdits corps de bateaux devraient pouvoir naviguer à environ 21 milles marins (environ 38 kilomètres) de la côte par gros temps.

- 17 Dans la mesure où la note complémentaire 1 du chapitre 89 de la NC prévoit que ne relèvent notamment des sous-positions 8901 20 10 et 8901 90 10 de la NC que les bateaux conçus « pour tenir la haute mer », le Gerechtshof Amsterdam (cour d'appel d'Amsterdam) s'interroge sur ce qu'il y a lieu d'entendre par ces termes. Il fait observer, dans ce contexte, qu'il pourrait être déduit du libellé de la note explicative de la Commission relative à ladite note complémentaire que les eaux côtières, les embouchures de rivières et les lacs ne relèvent pas de la notion de « haute mer ». Toutefois, en l'absence de définition de la notion d'« eaux côtières », la distance que doit parcourir un bateau pour se trouver en « haute mer » serait toujours imprécise.
- 18 Cette juridiction ajoute que, eu égard à ladite note explicative de la Commission, selon laquelle sont considérés « comme “bateaux conçus pour tenir la haute mer” les bateaux qui, selon leur construction et leur équipement, sont capables de manœuvrer en mer, même par gros temps (environ vent de force 7, selon l'échelle de Beaufort) », il pourrait être envisagé que c'est non pas la distance entre le bateau et la côte qui importe, mais uniquement la possibilité que ce dernier tienne la mer par gros temps. Cependant, l'éloignement par rapport à la côte renforcerait les effets du gros temps en raison, notamment, de la hauteur croissante des vagues. En outre, même s'il était fait abstraction de la notion de « haute mer » et s'il y avait lieu uniquement de vérifier si un bateau, compte tenu de sa construction et de son équipement, est capable de manœuvrer en mer par un vent de force 7 selon l'échelle de Beaufort, il importerait de savoir à quelle distance de la côte un bateau doit pouvoir manœuvrer dans ces circonstances pour pouvoir être qualifié de « bateau pour la navigation maritime », au sens du chapitre 89 de la NC.
- 19 Dans ces conditions, le Gerechtshof Amsterdam (cour d'appel d'Amsterdam) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« La note complémentaire 1 du chapitre 89 de la [NC] énonce que ne rentrent (notamment) dans les sous-positions 8901 20 10 et 8901 90 10 de la NC, libellées “bateaux pour la navigation maritime”, que les bateaux conçus pour tenir la haute mer. Que convient-il d'entendre, dans ce contexte, par “tenir la haute mer” ? »

Sur la question préjudicielle

- 20 À titre liminaire, il y a lieu de relever que le litige au principal porte sur le point de savoir s'il convient de classer les corps de bateaux concernés dans des sous-positions de la NC concernant les bateaux « pour la navigation maritime », à savoir, selon la nature de ces corps de bateaux, les sous-positions 8901 20 10 et 8901 90 10, ou dans des sous-positions applicables à d'« autres » bateaux, à savoir les sous-positions 8901 20 90, 8901 90 91 et 8901 90 99.
- 21 En premier lieu, il convient de rappeler que, conformément à la note 1 du chapitre 89 de la NC, lorsqu'il n'existe pas de doute sur le type de bateaux auxquels les coques de bateaux se rapportent, elles sont classées dans les sous-positions applicables à ces bateaux.
- 22 En second lieu, selon une jurisprudence constante de la Cour, dans l'intérêt de la sécurité juridique et de la facilité des contrôles, le critère décisif pour la classification tarifaire des marchandises doit être recherché, d'une manière générale, dans leurs caractéristiques et propriétés objectives, telles que définies par le libellé de la position de la NC et des notes de sections ou de chapitres (arrêt du 19 décembre 2019, Amoena, C-677/18, EU:C:2019:1142, point 40 et jurisprudence citée).
- 23 Ces caractéristiques et ces propriétés objectives des produits doivent pouvoir être vérifiées au moment du dédouanement (arrêt du 19 décembre 2019, Amoena, C-677/18, EU:C:2019:1142, point 41 et jurisprudence citée).

- 24 Or, ainsi que l'a relevé la Commission, en l'absence d'informations factuelles supplémentaires sur les corps de bateaux en cause au principal, il convient de partir du principe que, en l'occurrence, les caractéristiques et les propriétés objectives, sur la base desquelles ces corps de bateaux doivent être classés, respectivement, dans la sous-position 8901 20 de la NC, en tant que bateaux-citernes, et dans la sous-position 8901 90 de la NC, en tant qu'autres bateaux pour le transport de marchandises et autres bateaux conçus à la fois pour le transport de personnes et de marchandises, étaient déjà présentes au moment du dédouanement, et, partant, que lesdites corps de bateaux ne sont pas identiques, ce qu'il incombe à la juridiction de renvoi de vérifier.
- 25 Cela étant précisé, il y a lieu de rappeler que, selon une jurisprudence constante de la Cour, dans le cadre de la procédure de coopération entre les juridictions nationales et la Cour instituée à l'article 267 TFUE, il appartient à celle-ci de donner au juge national une réponse utile qui lui permette de trancher le litige dont il est saisi. Dans cette optique, il incombe, le cas échéant, à la Cour de reformuler les questions qui lui sont soumises (arrêt du 16 février 2017, Aramex Nederland, C-145/16, EU:C:2017:130, point 19 et jurisprudence citée).
- 26 À cet égard, il ressort des indications fournies par la juridiction de renvoi, d'une part, que les marchandises en cause au principal ne peuvent pas servir de coques de bateaux permettant de traverser les océans à pleine charge par gros temps. D'autre part, selon les déclarations d'experts produites par Rensen Shipbuilding, les bateaux ayant les dimensions des marchandises concernées devraient pouvoir naviguer à environ 21 milles marins de la côte par gros temps.
- 27 Ainsi, afin de trancher le litige dont elle est saisie, est pertinente pour la juridiction de renvoi la question de savoir si relèvent de la notion de « bateaux conçus pour tenir la haute mer », figurant à la note complémentaire 1 du chapitre 89 de la NC, des bateaux qui peuvent naviguer à environ 21 milles marins de la côte par gros temps.
- 28 Aux fins de répondre à cette question, il convient de rappeler qu'il ressort de cette note complémentaire que ne relèvent des sous-positions concernant les bateaux pour la navigation maritime que les bateaux qui sont, premièrement, conçus pour tenir la haute mer et, deuxièmement, dont la plus grande longueur extérieure de la coque (appendices exclus) est égale ou supérieure à 12 mètres, cette seconde condition étant toutefois non pertinente en l'occurrence.
- 29 S'agissant du libellé de ladite note complémentaire, l'emploi du terme « conçus » implique que c'est la conception et non pas l'utilisation du bateau en question qui est déterminante. Ainsi, correspond à un « bateau », au sens de la même note complémentaire, un bateau qui, par les propriétés inhérentes à sa construction, est en mesure de « tenir la haute mer », sans que soit pertinent le fait qu'il n'est pas effectivement utilisé en cette qualité.
- 30 En ce qui concerne, en particulier, l'expression « tenir la haute mer », les versions linguistiques de la note complémentaire 1 du chapitre 89 de la NC divergent. En effet, alors que, notamment, les versions en langue française (« tenir la haute mer ») et en langue néerlandaise (« *vaart in volle zee* ») renvoient à la « haute mer », les versions en langue allemande (« *seetüchtig* ») et en langue anglaise (« *sea-going* ») renvoient simplement à la « mer ».
- 31 Malgré ces divergences, il peut être déduit de l'ensemble des versions linguistiques de la note complémentaire 1 du chapitre 89 de la NC que des bateaux, pour qu'ils puissent être considérés comme relevant de cette disposition, doivent être en mesure de naviguer, en général, n'importe où en mer, y compris en haute mer.
- 32 En revanche, un bateau qui, par les propriétés inhérentes à sa construction, est en mesure de naviguer uniquement dans une zone déterminée au large de la ligne de la côte ne peut être considéré comme étant conçu pour « tenir la haute mer ».

- 33 Cette interprétation est confortée par l'économie du chapitre 89 de la NC, dès lors que ce dernier contient des sous-positions spécifiques correspondant aux bateaux « pour la navigation maritime », d'une part, et aux « autres » bateaux, d'autre part, ces dernières sous-positions portant, a contrario, sur les bateaux pour la navigation non maritime, c'est-à-dire la navigation sur les voies intérieures, telles que les rivières et les lacs.
- 34 Or, ainsi que l'a relevé le gouvernement néerlandais, la distinction entre les bateaux pour la navigation maritime et les bateaux pour la navigation intérieure perdrait son intérêt si tous les bateaux pour la navigation intérieure devaient être considérés comme des bateaux pour la navigation maritime au motif qu'ils sont techniquement en mesure de naviguer à quelques milles marins de la côte.
- 35 Cette interprétation est également corroborée par les notes explicatives de la NC, qui, tout en n'étant pas juridiquement contraignantes, constituent un outil important aux fins de l'interprétation des différentes positions tarifaires (voir arrêt du 5 septembre 2019, TDK-Lambda Germany, C-559/18, EU:C:2019:667, point 26 et jurisprudence citée)
- 36 En effet, il ressort des notes explicatives relatives à la note complémentaire 1 du chapitre 89 de la NC que sont considérés comme étant des « bateaux conçus pour tenir la haute mer » les bateaux « qui, selon leur construction et leur équipement, sont capables de manœuvrer en mer, même par gros temps (environ vent de force 7, selon l'échelle de Beaufort) ». Certes, le fait que ces notes explicatives font référence à la capacité de manœuvrer « en mer » permettrait une interprétation selon laquelle il suffirait que le bateau en cause soit en mesure de naviguer quelque part en mer, ne fût-ce qu'à proximité des côtes. Or, si telle avait été l'interprétation envisagée par lesdites notes explicatives, il n'aurait pas été nécessaire d'ajouter, dans ces mêmes notes explicatives, que restent considérés comme des « bateaux conçus pour tenir la haute mer » ceux qui répondent aux conditions précitées, mais qui sont utilisés principalement le long des côtes, dans les estuaires ou dans les lacs.
- 37 Il s'ensuit que des bateaux qui ne sont en mesure de naviguer qu'à quelques milles marins de la côte au maximum par gros temps ne sauraient être considérés comme étant des « bateaux conçus pour tenir la haute mer », au sens de la note complémentaire 1 du chapitre 89 de la NC, et, dès lors, ne relèvent pas des sous-positions concernant les bateaux « pour la navigation maritime ».
- 38 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la question posée que la note complémentaire 1 du chapitre 89 de la NC doit être interprétée en ce sens que ne relèvent pas de la notion de « bateaux conçus pour tenir la haute mer », figurant dans cette note complémentaire, des bateaux qui, par les propriétés inhérentes à leur construction, ne sont en mesure de naviguer qu'à environ 21 milles marins de la côte par gros temps.

Sur les dépens

- 39 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 (septième chambre) dit pour droit :

La note complémentaire 1 du chapitre 89 de la nomenclature combinée figurant à l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil, du 23 juillet 1987, relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun, dans sa version résultant du règlement (CE) n° 1031/2008 de la Commission, du 19 septembre 2008, doit être interprétée en ce sens que ne relèvent pas de la notion de « bateaux conçus pour tenir la haute mer », figurant dans cette note complémentaire, des bateaux qui, par les propriétés inhérentes à leur construction, ne sont en mesure de naviguer qu'à environ 21 milles marins de la côte par gros temps.

Signatures