

Du code frontières Schengen et du travail à bord, à quai, des marins non européens.

Les ressortissants des pays tiers peuvent uniquement séjourner sur le territoire de l'espace Schengen pour une durée maximale de 90 jours sur une période de 180 jours, ce qui implique que soit examinée la période de 180 jours précédant chaque jour de séjour. (art. 6 § 1 code frontières Schengen, Règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016). Aux fins du calcul du respect de cette durée maximale de séjour autorisée, la « date d'entrée » et la « date de sortie » correspondent, respectivement, au « premier jour de séjour sur le territoire des États membres » et au « dernier jour de séjour sur le territoire des États membres (art. 6 § 2).

Une personne ne sort pas de l'espace Schengen tant qu'elle séjourne sur le territoire d'un État qui fait partie de cet espace. Un marin qui, après être entré sur le territoire de l'espace Schengen par un aéroport international (Schiphol) situé dans un État faisant partie de cet espace, séjourne sur un navire amarré dans l'un des ports maritimes de cet État (Rotterdam), au cours de la période pendant laquelle il accomplit son travail à bord, ne peut pas être considéré comme étant sorti de l'espace Schengen.

Un marin engagé pour travailler à bord d'un navire qui est amarré à long terme dans un tel port maritime n'a pas, au moment où il se présente, aux fins de son enrôlement sur ce navire, à un point de passage frontalier du port maritime concerné, l'intention de quitter à bref délai le territoire de l'État membre concerné et, par la même, l'espace Schengen.

Un marin s'enrôlant sur un navire amarré à long terme dans le port maritime d'un État faisant partie de l'espace Schengen (Rotterdam), en vue de séjourner dans ce port pendant tout ou partie de la période au cours de laquelle il a été enrôlé pour effectuer son travail à bord, ne peut pas être considéré comme étant sorti de cet espace au moment de son enrôlement.

Le cachet de sortie doit être apposé sur les documents de voyage « à la sortie » de l'espace Schengen, à un moment proche de ce franchissement, lorsque le départ de ce navire du port maritime vers un lieu situé en dehors de l'espace Schengen devient imminent que ce cachet de sortie doit être apposé sur ses documents de voyage, au moment où le capitaine du navire concerné informe les autorités nationales compétentes du départ imminent de ce navire.

« Renvoi préjudiciel – Règlement (UE) 2016/399 – Code frontières Schengen – Contrôle aux frontières extérieures – Ressortissants de pays tiers – Article 11, paragraphe 1 – Apposition de cachets sur les documents de voyage – Cachet de sortie – Détermination du moment de la sortie de l'espace Schengen – Enrôlement de marins à bord de navires amarrés à long terme dans un port maritime »

Cour de Justice de l'Union Européenne (cinquième chambre) 5 février 2020, affaire C-341/18

19 Des marins ressortissants de pays tiers sont entrés dans l'espace Schengen par l'aéroport international de Schiphol à Amsterdam (Pays-Bas), avant de rejoindre par voie terrestre le port maritime de Rotterdam, en vue de leur enrôlement sur des navires spécialisés, navigant de manière autonome, qui font l'objet d'un amarrage de longue durée dans ce port, afin d'effectuer à bord, sans que ces navires quittent ledit port, divers travaux destinés à préparer l'installation en mer, notamment, de plates-formes pétrolières et d'oléoducs. À l'issue de leur période de travail à bord, qui s'élève, selon le cas, à cinq ou dix semaines, ces marins ont, soit rejoint par voie terrestre l'aéroport international de Schiphol à Amsterdam, soit appareillé sur le navire concerné.

20 Lorsque, à différentes dates au cours des mois de janvier à mars 2016, ces marins se sont présentés à la Zeehavenpolitie Rotterdam (police du port maritime de Rotterdam, Pays-Bas), l'autorité nationale chargée du contrôle aux frontières dans le port de Rotterdam, en faisant part de leur intention de s'enrôler sur un navire amarré dans ce port, cette autorité, s'écartant de la pratique suivie auparavant, a refusé d'apposer un cachet de sortie sur leurs documents de voyage, au motif que la date à laquelle le navire concerné quittera effectivement ledit port et, partant, l'espace Schengen, n'était pas précisée.

21 Un marin ainsi que certains exploitants de navires ont saisi le secrétaire d'État de recours administratifs en vue de contester ces refus. Soulignant que, conformément à une pratique constante des autorités néerlandaises,

un tel cachet avait toujours été délivré aux marins au moment de leur enrôlement, indépendamment du point de savoir si ces derniers quitteront le port à court terme à bord d'un navire, ils faisaient valoir que la nouvelle pratique de la police du port maritime de Rotterdam avait pour conséquence que, en tant que ressortissants de pays tiers autorisés, en principe, à rester dans l'espace Schengen pour une période maximale de 90 jours sur une période de 180 jours, la durée de séjour autorisé des marins concernés dans l'espace Schengen serait plus rapidement épuisée. De surcroît, étant tenus d'attendre l'expiration d'un délai de 180 jours avant d'entrer de nouveau dans l'espace Schengen, ces marins subiraient une perte de revenus.

En juin et juillet 2016, le Secrétaire d'Etat a rejeté ces recours, comme irrecevables ou non fondés : « le seul fait pour un marin de s'enrôler sur un navire ne signifie pas qu'il sort de l'espace Schengen, au sens de l'article 11, § 1, du code frontières Schengen. Une telle sortie n'aurait lieu que lorsque le marin concerné se rend ou se trouve à bord d'un navire dont le capitaine a informé la police du port maritime de Rotterdam du départ du navire et que ce dernier quitte ensuite effectivement le port avec les marins à son bord. »

Par quatre jugements du 17 mai 2017, le rechtbank Den Haag (tribunal de La Haye, Pays-Bas) a accueilli les recours introduits contre ces décisions par J. e.a., au motif que, lors de leur enrôlement, les marins concernés ont franchi une frontière extérieure des États membres et sont sortis de l'espace Schengen, au sens de l'article 11, § 1, du code frontières Schengen. En effet, il ressortirait du régime dérogatoire prévu à l'article 11, § 3, sous c), et à l'annexe VII de ce code, relatif au régime des marins qui se rendent à terre lors de l'escale, que le législateur de l'Union considère comme un franchissement d'une frontière extérieure le fait, pour des marins, de débarquer d'un navire se trouvant dans un port maritime ou d'embarquer à son bord. Cette appréciation serait corroborée par l'article 36 et les dispositions de l'annexe IX du code des visas, en vertu desquels les autorités nationales compétentes peuvent délivrer un visa de transit aux marins pour la durée du voyage de l'aéroport d'entrée au port où ils s'enrôlent.

Question préjudicielle du Conseil d'Etat néerlandais auprès de la CJUE.

Le secrétaire d'État a interjeté appel de ces jugements devant le Raad van State (Conseil d'État, Pays-Bas). Cette juridiction relève que, régulièrement, des navires demeurent amarrés dans des ports maritimes, tels que celui de Rotterdam, pendant plusieurs mois. Par ailleurs, les informations transmises par le secrétaire d'État ne permettraient pas de remettre en cause l'allégation avancée devant ladite juridiction selon laquelle les autorités compétentes de plusieurs États membres apposent un cachet de sortie lors de l'enrôlement des marins indépendamment de la question de savoir si le navire sur lequel ils se sont enrôlés quitte le port à bref délai. Le Conseil d'État estime qu'il ne ressort pas clairement du code frontières Schengen à quel moment un marin qui est entré dans l'espace Schengen par un aéroport et qui rejoint par voie terrestre un navire amarré à long terme dans un port maritime, tel que celui de Rotterdam, pour s'y enrôler, doit être considéré comme étant sorti de l'espace Schengen. En particulier, il ne serait pas possible de déterminer clairement si une telle sortie exige un départ effectif de l'espace Schengen. En effet, le code frontières Schengen ne définirait pas la notion de « sortie », visée à l'article 11, paragraphe 1, de ce code, et ne déterminerait pas non plus à quel endroit les frontières extérieures des États membres se situent précisément, ni quand elles sont franchies. La question de savoir si, et dans l'affirmative, à quel moment un cachet de sortie doit être apposé serait donc incertaine.

Dans ces conditions, le Raad van State (Conseil d'État) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante : « L'article 11, paragraphe 1, du [code frontières Schengen] doit-il être interprété en ce sens qu'un ressortissant d'un pays tiers qui est entré antérieurement dans l'espace Schengen, par exemple, par un aéroport international, sort de l'espace Schengen au sens de ce code dès qu'il s'enrôle en tant que marin sur un navire qui se trouve déjà dans un port maritime qui constitue une frontière extérieure, peu importe s'il quittera ce port à bord de ce navire et, dans l'affirmative, à quel moment il quittera le port à bord de ce navire ? Ou, pour qu'il puisse être question d'une sortie de l'espace Schengen, faut-il qu'il soit d'abord établi que le marin quittera le port maritime sur le navire concerné et, dans l'affirmative, un délai ultime dans lequel l'appareillage doit avoir lieu s'applique-t-il et à quel moment le cachet de sortie doit-il alors être apposé ? Ou est-ce un autre moment qui s'applique en tant que "sortie de l'espace Schengen", et ce, le cas échéant, à d'autres conditions ? »

La juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 11, § 1, du code frontières Schengen doit être interprété en ce sens que, lorsqu'un marin ayant la qualité de ressortissant d'un pays tiers s'enrôle sur un navire amarré à long terme dans un port maritime d'un État faisant partie de l'espace Schengen, en vue d'y effectuer un travail à bord, avant de quitter ce port sur ce navire un cachet de sortie doit, lorsque son apposition est prévue par ce code, être apposé sur les documents de voyage de ce marin **au moment de l'enrôlement de celui-ci**, même si

le navire ne quitte pas le port à bref délai, **ou à un moment postérieur à cet enrôlement** et, dans ce dernier cas, à quel moment précis.

Le code frontières Schengen : Règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016.

Il ressort de son article 1^{er}, que le code frontières Schengen a pour objet et principes de développer l'Union en tant qu'espace commun de liberté de circulation sans frontières intérieures et d'établir à cet effet les règles applicables au contrôle des personnes franchissant les frontières extérieures des États faisant partie de l'espace Schengen (voir, en ce sens, arrêt du 14 juin 2012, Association nationale d'assistance aux frontières pour les étrangers, C-606/10, EU:C:2012:348, point 23).

31 En vertu de l'article 2, point 2, de ce code, la notion de « frontières extérieures », au sens de celui-ci, vise, notamment, les frontières terrestres et les frontières maritimes des États membres « ainsi que leurs aéroports [et] ports maritimes », pour autant que ceux-ci ne sont pas des « frontières intérieures », au sens du même code, cette dernière notion se rapportant, aux termes du point 1, sous b) et c), de cet article, notamment, aux aéroports des États membres pour les vols intérieurs et aux ports maritimes de ces États pour les liaisons régulières intérieures par transbordeurs.

32 Selon l'article 5, § 1, du code frontières Schengen, les « frontières extérieures », au sens de ce code, ne peuvent, en principe, être franchies qu'aux points de passage frontaliers, lesquels doivent être notifiés par les États membres à la Commission. Aux termes de l'article 2, point 8, dudit code, l'expression « point de passage frontalier » désigne tout point de passage autorisé par les autorités compétentes pour le franchissement de ces frontières extérieures.

33 Conformément à l'article 11, § 1, du code frontières Schengen, un cachet doit, en principe, être systématiquement apposé sur les documents de voyage des ressortissants de pays tiers « à l'entrée » et « à la sortie » de l'espace Schengen. Ainsi que la Cour a déjà eu l'occasion de le préciser, un tel cachet matérialise une autorisation d'entrée ou de sortie (arrêt du 26 juillet 2017, Jafari, C-646/16, EU:C:2017:586, point 52).

En l'occurrence, il est constant que, d'une part, tant l'aéroport international de Schiphol à Amsterdam que le port maritime de Rotterdam, tous deux situés sur le territoire des Pays-Bas, constituent, respectivement, un « aéroport » et un « port maritime » relevant de la notion de « frontières extérieures » de l'espace Schengen, telle que définie à l'article 2, point 2, du code frontières Schengen, et, d'autre part, le Royaume des Pays-Bas a notifié à la Commission l'ensemble de ce port maritime comme constituant un « point de passage frontalier », au sens de l'article 2, point 8, de ce code.

Les marins sont entrés dans l'espace Schengen par l'aéroport international de Schiphol à Amsterdam, moment auquel les autorités néerlandaises compétentes ont apposé sur leurs documents de voyage le cachet d'entrée prévu à l'article 11, § 1, du code frontières Schengen, et ces marins ont, ensuite, rejoint par voie terrestre le port maritime de Rotterdam, en vue de leur enrôlement à bord d'un navire amarré à long terme dans ce port, sur lequel ils ont effectué leur travail, sans que ce dernier quitte ledit port. A l'issue de cette période de travail à bord, les marins ont, selon le cas, soit rejoint l'aéroport international de Schiphol à Amsterdam par voie terrestre, soit quitté le port sur le navire concerné.

A quel moment, dans la seconde de ces situations, le cachet de sortie prévu à l'article 11, § 1 du code frontières Schengen doit-il être apposé sur les documents de voyage de ces marins ?

Enrôlement à bord ou franchissement de la mer territoriale ?

Les marins estiment qu'ils sortent de l'espace Schengen au moment de leur enrôlement à bord de l'un des navires amarrés dans le port de Rotterdam, car alors ils franchissent la frontière extérieure, se trouvant dans ce port en se présentant à un point de passage frontalier. Le cachet de sortie prévu à cette disposition devrait donc être apposé sur les documents de voyage de ces marins à la date de leur enrôlement, quel que soit, par ailleurs, le moment de l'appareillage du navire concerné.

En revanche, les gouvernements néerlandais et allemand ainsi que la Commission soutiennent, en substance, que les marins sortent de l'espace Schengen au moment où le navire sur lequel ils se sont enrôlés quitte effectivement le port maritime concerné avec ces marins à leur bord. Une sortie de cet espace exige que les marins concernés franchissent une frontière extérieure géographique de l'espace Schengen, laquelle est fixée non par le code frontières Schengen, mais par la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), qui établit cette frontière à une distance, en principe, de douze milles marins mesurés à partir de lignes de base établies conformément à cette convention dans les eaux territoriales des États membres concernés. Le cachet de sortie prévu à l'article 11, § 1, de ce code devrait donc être apposé sur les documents de voyage de ces marins, respectivement, selon le gouvernement néerlandais et la Commission, dans un délai raisonnable ou dans un délai imminent *avant l'appareillage du navire concerné*. Le gouvernement allemand estime, quant à lui, que ce cachet

doit être apposé le jour de la sortie de l'espace Schengen lorsque la date de l'appareillage de ce navire a été établie.

Il convient d'examiner, dans un premier temps, à quel moment ce marin doit être considéré comme étant sorti de l'espace Schengen, afin, dans un second temps, de déterminer, en fonction du moment de cette sortie, le moment auquel le cachet de sortie prévu à cette disposition doit être apposé par les autorités nationales compétentes.

Interprétation autonome et uniforme.

40 S'agissant, en premier lieu, de la détermination du moment de la sortie de l'espace Schengen, il convient de rappeler que, selon une jurisprudence constante de la Cour, il découle des exigences tant de l'application uniforme du droit de l'Union que du principe d'égalité que les termes d'une disposition du droit de l'Union qui ne comporte aucun renvoi exprès au droit des États membres pour déterminer son sens et sa portée doivent normalement trouver, dans toute l'Union, une interprétation autonome et uniforme, indépendamment des qualifications utilisées dans les États membres, en tenant compte des termes de la disposition en cause, ainsi que de son contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie [voir en ce sens, notamment, arrêts du 9 novembre 2017, *Maio Marques da Rosa*, C-306/16, EU:C:2017:844, point 38, ainsi que du 3 octobre 2019, *X (Résidents de longue durée – Ressources stables, régulières et suffisantes)*, C-302/18, EU:C:2019:830, point 26].

41 Il en résulte que, en l'absence de renvoi, à l'article 11, § 1, du code frontières Schengen, au droit national, la notion de « sortie » figurant à cette disposition doit être considérée comme une notion autonome du droit de l'Union dont le sens et la portée doivent être identiques dans l'ensemble des États membres. Partant, il appartient à la Cour de donner à ce terme une interprétation uniforme dans l'ordre juridique de l'Union.

Une personne ne sort pas de l'espace Schengen tant qu'elle séjourne sur le territoire d'un État qui fait partie de cet espace. Un marin qui, après être entré sur le territoire de l'espace Schengen par un aéroport international situé dans un État faisant partie de cet espace, séjourne sur un navire amarré dans l'un des ports maritimes de cet État, au cours de la période pendant laquelle il accomplit son travail à bord, ne peut pas être considéré comme étant sorti de l'espace Schengen.

42 En ce qui concerne, tout d'abord, les termes de l'article 11, § 1, du code frontières Schengen, dès lors que ni cette disposition ni aucune autre disposition de ce code, en particulier, l'article 2 de celui-ci, ne comportent de définition de la notion de « sortie » de l'espace Schengen, il convient de déterminer la signification et la portée de cette notion conformément au sens habituel de celle-ci dans le langage courant (voir en ce sens, notamment, arrêts du 26 juillet 2017, *Jafari*, C-646/16, EU:C:2017:586, point 73 ; du 29 juillet 2019, *Spiegel Online*, C-516/17, EU:C:2019:625, point 65, et du 12 septembre 2019, *Koton Mağazacılık Tekstil Sanayi ve Ticaret/EUIPO*, C-104/18 P, EU:C:2019:724, point 43).

43 Or, dans son sens habituel, la notion de « sortie » de l'espace Schengen ne présente pas d'ambiguïté et doit être comprise comme faisant référence à l'acte physique de déplacement d'une personne d'un lieu faisant partie du territoire de l'espace Schengen à un lieu ne faisant pas partie de ce territoire (voir, par analogie, arrêts du 4 mai 2017, *El Dakkak et Intercontinental*, C-17/16, EU:C:2017:341, points 19 à 21, ainsi que du 31 mai 2018, *Zheng*, C-190/17, EU:C:2018:357, point 30).

44 En ce qui concerne, ensuite, le contexte entourant l'article 11, § 1, du code frontières Schengen, il convient de faire observer d'emblée qu'il peut déjà se déduire de l'article 2, point 11, et de l'article 6, paragraphe 2, de ce code qu'une personne ne sort pas de l'espace Schengen tant qu'elle séjourne sur le territoire d'un État qui fait partie de cet espace, ces dispositions assimilant l'espace Schengen au « territoire des États membres ».

45 Dès lors, la simple circonstance qu'une personne a franchi un « point de passage frontalier », au sens de l'article 2, point 8, dudit code, où s'est exercé, ainsi qu'il ressort du point 32 du présent arrêt, le contrôle aux frontières extérieures imposé par ce même code, ne signifie pas que cette personne a quitté l'espace Schengen si elle séjourne encore sur une partie du territoire d'un État qui fait partie de cet espace.

46 Il s'ensuit qu'un marin qui, après être entré sur le territoire de l'espace Schengen par un aéroport international situé dans un État faisant partie de cet espace, séjourne sur un navire amarré dans l'un des ports maritimes de cet État, au cours de la période pendant laquelle il accomplit son travail à bord, ne peut pas être considéré comme étant sorti de l'espace Schengen.

47 Certes, ainsi qu'il a été indiqué au point 31 du présent arrêt, l'article 2, point 2, du code frontières Schengen définit la notion de « frontières extérieures » de l'espace Schengen comme visant, d'une part, les frontières terrestres et maritimes des États membres et, d'autre part, notamment, leurs aéroports et ports maritimes, pour autant qu'il ne s'agisse pas de frontières intérieures.

48 Toutefois, cette disposition vise uniquement, ainsi qu'il ressort de son libellé, à rattacher certains aéroports et ports des États faisant partie de l'espace Schengen aux frontières extérieures de celui-ci aux seules fins, conformément aux dispositions de l'article 77, § 2, sous b), TFUE, de faciliter l'application concrète des contrôles des personnes franchissant les frontières extérieures de l'espace Schengen.

49 En effet, ainsi que le font valoir, en substance, les gouvernements néerlandais et allemand, les contrôles relatifs au franchissement des frontières des États membres qui constituent des frontières extérieures de l'espace Schengen doivent s'effectuer en un lieu qui permet leur organisation pratique et efficace, sans que ce lieu doive nécessairement coïncider avec le lieu même de leur franchissement.

50 À cet égard, il convient de relever que, en vertu de l'article 5, § 2, sous c), et de l'article 19 du code frontières Schengen, lus en combinaison avec l'annexe VI de ce code, le contrôle aux frontières maritimes des États membres peut même être effectué, à titre dérogatoire, en dehors des points de passage frontaliers visés à l'article 2, point 8, dudit code, le point 3.1.1 de cette annexe précisant à cet égard que les vérifications concernant les navires peuvent avoir lieu, selon le cas, dans le port d'arrivée ou de départ, dans une zone prévue à cet effet située à proximité immédiate du navire, à bord du navire dans les eaux territoriales, telles qu'elles sont définies par la convention des Nations unies sur le droit de la mer, en cours de traversée ou même, si un accord a été conclu en ce sens, sur le territoire d'un pays tiers, lors de l'arrivée ou du départ du navire.

51 En outre, conformément à l'article 5, § 1, du code frontières Schengen, lu en combinaison avec l'article 2, points 8 et 10, de ce code, les contrôles aux frontières extérieures de l'espace Schengen ont lieu, en principe, aux points de passage frontaliers ayant été autorisés par les États membres « pour » le franchissement de ces frontières et sont effectués « en réponse exclusivement » à « l'intention de franchir » une telle frontière ou « à son franchissement ».

52 Il apparaît ainsi que le code frontières Schengen repose sur la prémisse selon laquelle le contrôle des ressortissants de pays tiers à un point de passage frontalier sera suivi à court terme, même si la personne concernée demeure momentanément sur le territoire de l'État membre concerné, du franchissement effectif de la frontière extérieure de l'espace Schengen.

53 Dans cette perspective, la présentation d'une personne à un point de passage frontalier d'un port maritime d'un État faisant partie de l'espace Schengen ne saurait en elle-même être assimilée au fait, pour cette personne, de quitter l'espace Schengen, mais reflète tout au plus l'intention de celle-ci, dans la plupart des cas, de quitter cet espace à bref délai.

54 En l'occurrence, cependant, il est constant qu'un marin engagé pour travailler à bord d'un navire qui est amarré à long terme dans un tel port maritime n'a pas, au moment où il se présente, aux fins de son enrôlement sur ce navire, à un point de passage frontalier du port maritime concerné, l'intention de quitter à bref délai le territoire de l'État membre concerné et, par la même, l'espace Schengen.

55 Enfin, en ce qui concerne l'objectif poursuivi par l'article 11, § 1, du code frontières Schengen, il convient de rappeler que ce code s'insère dans le cadre plus général d'un espace de liberté, de sécurité et de justice sans frontières intérieures, au sein duquel est assurée, conformément à l'article 3, paragraphe 2, TUE et à l'article 67, paragraphe 2, TFUE, la libre circulation des personnes, en liaison avec des mesures appropriées en matière, notamment, de contrôle aux frontières extérieures (voir, en ce sens, arrêt du 14 juin 2012, Association nationale d'assistance aux frontières pour les étrangers, C-606/10, EU:C:2012:348, point 25).

56 Ainsi qu'il ressort du considérant 6 dudit code, le contrôle aux frontières extérieures des États membres existe non seulement dans l'intérêt de l'État membre aux frontières extérieures duquel il s'exerce, mais également dans l'intérêt de l'ensemble des États membres ayant aboli le contrôle aux frontières à leurs frontières intérieures (voir, en ce sens, arrêt du 14 juin 2012, Association nationale d'assistance aux frontières pour les étrangers, C-606/10, EU:C:2012:348, point 24).

57 Dans ce contexte, les vérifications effectuées aux points de passage frontaliers dans le cadre des contrôles aux frontières visent, aux termes de l'article 2, point 11, du code frontières Schengen, à s'assurer que les personnes peuvent être autorisées à entrer sur le territoire des États membres ou à le quitter.

58 Or, comme il ressort de l'article 6, § 1, de ce code, les ressortissants des pays tiers peuvent uniquement séjourner sur le territoire de l'espace Schengen pour une durée maximale de 90 jours sur une période de 180 jours, ce qui implique que soit examinée la période de 180 jours précédant chaque jour de séjour.

59 À cet égard, l'article 6, § 2, du code frontières Schengen précise que, aux fins du calcul du respect de cette durée maximale de séjour autorisée, la « date d'entrée » et la « date de sortie » correspondent, respectivement, au « premier jour de séjour sur le territoire des États membres » et au « dernier jour de séjour sur le territoire des États membres ».

60 C'est en vue d'assurer le respect de ces dispositions que l'article 11, § 1, du code frontières Schengen prévoit le principe selon lequel des cachets d'entrée et de sortie doivent être apposés systématiquement sur les documents de voyage de ressortissants de pays tiers, afin que soient établis avec certitude, ainsi qu'il ressort du considérant 15 de ce code, la date et le lieu de franchissement de la frontière extérieure.

61 Ainsi, conformément à l'article 8, § 3, sous a), iii), et sous h), ii), dudit code, l'examen des cachets d'entrée et de sortie sur le document de voyage du ressortissant de pays tiers concerné vise à vérifier, en comparant les dates d'entrée et de sortie, que cette personne n'a pas déjà dépassé la durée de séjour maximale autorisée sur le territoire de l'espace Schengen.

62 Il en découle que l'apposition des cachets d'entrée et de sortie est étroitement liée à l'exercice par les autorités nationales compétentes de leur mission de contrôle, notamment, des séjours de courte durée dans l'espace Schengen, afin de lutter, conformément à l'article 13, § 1, du code frontières Schengen, contre, notamment, les franchissements non autorisés (voir, en ce sens, arrêt du 4 septembre 2014, *Air Baltic Corporation*, C-575/12, EU:C:2014:2155, points 50 et 51).

63 Partant, sous peine de permettre à un ressortissant de pays tiers, en méconnaissance de l'objectif poursuivi par l'article 11, paragraphe 1, du code frontières Schengen, de demeurer dans l'espace Schengen au-delà de la durée de séjour maximale autorisée, il ne saurait être considéré qu'un tel ressortissant est sorti de l'espace Schengen lorsqu'il séjourne encore sur le territoire d'un État qui fait partie de cet espace.

64 Il résulte de ce qui précède qu'un marin s'enrôlant sur un navire amarré à long terme dans le port maritime d'un État faisant partie de l'espace Schengen, en vue de séjourner dans ce port pendant tout ou partie de la période au cours de laquelle il a été enrôlé pour effectuer son travail à bord, ne peut pas être considéré comme étant sorti de cet espace au moment de son enrôlement.

65 Cette conclusion n'est pas susceptible d'être remise en cause par les dispositions dérogatoires prévues à l'article 5, § 2, sous c), à l'article 11, § 3, sous c), et à l'article 20, § 1, sous c), du code frontières Schengen, lus en combinaison avec l'annexe VII, point 3, de ce code, relatives au séjour à terre des marins enrôlés sur un navire faisant escale dans un port maritime.

66 En effet, il est constant que ces dispositions, qui ont, en substance, pour objet d'assouplir les contrôles des marins ne séjournant sur le territoire de l'État membre concerné que pendant l'escale d'un navire et dans la zone du port d'escale, en les dispensant, notamment, de l'obligation d'obtenir un cachet d'entrée ou de sortie sur leurs documents de voyage, ne sont pas applicables aux marins qui travaillent à bord d'un navire qui est amarré à long terme dans un port maritime.

67 Par identité de motifs, les dispositions prévues aux articles 35 et 36 ainsi qu'à l'annexe IX du code des visas concernant les visas délivrés aux frontières extérieures et les visas de transit ne sont pas non plus susceptibles d'exercer une incidence sur la conclusion figurant au point 64 du présent arrêt, dès lors que, en toute hypothèse, il est constant que les marins en cause au principal n'étaient pas en possession de tels visas.

Le cachet de sortie doit être apposé sur les documents de voyage « à la sortie » de l'espace Schengen, à un moment proche de ce franchissement, lorsque le départ de ce navire du port maritime vers un lieu situé en dehors de l'espace Schengen devient imminent que ce cachet de sortie doit être apposé sur ses documents de voyage.

68 S'agissant, en second lieu, du moment auquel un cachet de sortie doit être apposé sur les documents de voyage dans une situation telle que celle décrite au point 28 du présent arrêt, il y a lieu de rappeler que, selon le libellé même de l'article 11, § 1, du code frontières Schengen, cette apposition doit avoir lieu « à la sortie » de l'espace Schengen.

69 Il s'ensuit qu'un tel cachet doit être apposé à l'occasion d'une telle sortie, celle-ci correspondant, ainsi qu'il ressort des points 44 à 64 du présent arrêt, au franchissement d'une frontière extérieure de l'espace Schengen.

70 Or, conformément à la prémisse évoquée au point 52 du présent arrêt, lorsqu'il est établi que le contrôle des personnes concernées à un point de passage frontalier ne sera pas suivi à court terme du franchissement d'une frontière extérieure de l'espace Schengen, il importe que le cachet de sortie soit apposé sur leurs documents de voyage par les autorités nationales compétentes à un moment proche de ce franchissement, afin d'assurer, conformément à l'objectif poursuivi par le code frontières Schengen rappelé aux points 60 à 63 de cet arrêt, que ces autorités restent en mesure de contrôler le respect effectif des limites du séjour de courte durée dans l'espace Schengen, en tenant compte de la durée réelle de séjour de ces personnes sur le territoire de cet espace.

71 En l'occurrence, il est constant qu'un marin engagé pour travailler à bord d'un navire amarré à long terme dans un port maritime d'un État faisant partie de l'espace Schengen n'envisage pas, au moment de son enrôlement sur ce navire, de quitter à bref délai cet espace. Partant, un tel marin n'est pas en droit de voir apposer un cachet de sortie sur ses documents de voyage au moment de cet enrôlement.

72 Ce n'est que lorsque le départ de ce navire d'un tel port maritime vers un lieu situé en dehors de l'espace Schengen devient imminent que ce cachet de sortie doit être apposé sur ses documents de voyage.

73 Or, à cet égard, il y a lieu de relever qu'il ressort de l'annexe VI, point 3.1.5, du code frontières Schengen que le capitaine d'un navire est tenu d'informer l'autorité compétente du départ du navire « en temps voulu », conformément aux dispositions en vigueur dans le port concerné.

74 Il en résulte que le cachet de sortie prévu à l'article 11, paragraphe 1, de ce code doit être apposé sur les documents de voyage d'un marin engagé à bord d'un navire amarré à long terme dans un port maritime d'un État faisant partie de l'espace Schengen au moment où le capitaine du navire concerné informe les autorités nationales compétentes du départ imminent de ce navire.

75 Toute autre interprétation de cette disposition serait de nature à faciliter les abus et les contournements des règles établies par le droit de l'Union pour les séjours de courte durée dans l'espace Schengen, en permettant à tout marin ressortissant de pays tiers de séjourner sans limite de temps dans un port maritime relevant du territoire d'un État faisant partie de l'espace Schengen.

Par ces motifs, la Cour (cinquième chambre) dit pour droit :

L'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil, du 9 mars 2016, concernant un code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (code frontières Schengen), doit être interprété en ce sens que, lorsqu'un marin ayant la qualité de ressortissant d'un pays tiers s'enrôle sur un navire amarré à long terme dans un port maritime d'un État faisant partie de l'espace Schengen, en vue d'y effectuer un travail à bord, avant de quitter ce port sur ce navire, un cachet de sortie doit, lorsque son apposition est prévue par ce code, être apposé sur les documents de voyage de ce marin non au moment de l'enrôlement de celui-ci, mais lorsque le capitaine dudit navire informe les autorités nationales compétentes du départ imminent de ce dernier.