

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL

M^{ME} JULIANE KOKOTT

présentées le 20 novembre 2007¹

I — Introduction

1. La question qui se pose en l'espèce est de savoir si les dispositions de la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil, du 7 septembre 2005, relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions², sont compatibles avec des normes juridiques de rang supérieur.

2. The International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko), The International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo), The Greek Shipping Co-operation Committee, Lloyd's Register et The International Salvage Union ont introduit une action conjointe devant la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Royaume-Uni), contre le Secretary of State for Transport (le ministre des Transports britannique) au sujet de la transposition envisagée de la directive 2005/35. Les sociétés susmentionnées sont des organisations importantes du secteur du transport maritime international. Intertanko représente par exemple près de 80 % de la flotte mondiale des tankers.

3. Le litige porte sur le point de savoir si les articles 4 et 5 de la directive 2005/35 sont compatibles avec la convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982³ (ci-après la «convention sur le droit de la mer»), à laquelle la Communauté européenne a adhéré en 1998⁴, avec la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et le protocole de 1978 à celle-ci⁵ (ci-après «Marpol 73/78»). Ces dispositions régissent la responsabilité pénale du fait de rejets illicites. Les doutes résultent principalement du fait que la directive 2005/35 semble comporter un critère de responsabilité plus strict que celui qui est prévu par Marpol 73/78. En vertu de ladite directive, la négligence grave suffit notamment, tandis que Marpol 73/78 exige tout au moins la témérité ainsi que la conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

4. Il se pose en outre la question de savoir si la condition de responsabilité constituée par la négligence grave est compatible avec le principe de sécurité juridique.

1 — Langue originale: l'allemand.

2 — JO L 255, p. 11.

3 — Troisième conférence des Nations unies sur le droit de la mer, documents officiels, vol. XVII, 1984, doc. A/Conf.62/122, p. 157 à 231.

4 — Décision 98/392/CE du Conseil, du 23 mars 1998, concernant la conclusion par la Communauté européenne de la convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 et de l'accord du 28 juillet 1994 relatif à l'application de la partie XI de ladite convention (JO L 179, p. 1).

5 — *Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1341, n° 22484.

II — Le cadre juridique

États membres concernant l'imposition de sanctions pour les rejets de substances polluantes par les navires varient fortement.»

A — *Le droit communautaire*

5. La directive 2005/35 a été adoptée sur le fondement de l'article 80, paragraphe 2, CE, qui constitue la base juridique des mesures relatives aux transports maritimes.

7. L'article 3 détermine le champ d'application de ladite directive:

6. Les motifs de l'adoption de la directive 2005/35 découlent en particulier des deuxième et troisième considérants de celle-ci:

«1. La présente directive s'applique, conformément au droit international, aux rejets de substances polluantes dans:

a) les eaux intérieures, y compris les ports, d'un État membre, dans la mesure où le régime Marpol est applicable;

«(2) Dans tous les États membres, les normes matérielles pour les rejets de substances polluantes provenant des navires sont fondées sur la convention Marpol 73/78. Toutefois, ces règles sont quotidiennement ignorées par un très grand nombre de navires qui naviguent dans les eaux communautaires, sans qu'aucune mesure ne soit prise pour corriger cet état de fait.

b) les eaux territoriales d'un État membre;

c) les détroits utilisés pour la navigation internationale soumis au régime du passage en transit, conformément à la partie III, section 2, de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982, dans la mesure où un État membre exerce une juridiction sur ces détroits;

(3) La convention Marpol 73/78 est mise en œuvre différemment d'un État membre à l'autre, de sorte qu'une harmonisation est nécessaire au niveau communautaire; en particulier, les pratiques des

d) la zone économique exclusive, ou une zone équivalente, d'un État membre,

établie conformément au droit international, et

négligence grave. Ces infractions sont considérées comme des délits par la décision-cadre 2005/667/JAI, qui complète la présente directive, et dans les circonstances prévues par cette décision.

e) la haute mer.

2. La présente directive s'applique aux rejets de substances polluantes provenant de tout type de navire, quel que soit son pavillon, à l'exception des navires de guerre et navires de guerre auxiliaires, ainsi que des autres navires appartenant à un État ou exploités par un État et affectés, au moment considéré, exclusivement à un service public non commercial.»

Article 5

Exceptions

8. En l'espèce, c'est la validité des articles 4 et 5 de la directive 2005/35 qui est mise en doute, lesquels sont libellés comme suit:

«*Article 4*

1. Un rejet de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 3, paragraphe 1, n'est pas considéré comme une infraction s'il remplit les conditions énoncées à l'annexe I, règles 9, 10, 11 a) ou 11 c), ou à l'annexe II, règles 5, 6 a) ou 6 c), de Marpol 73/78.

Infractions

Les États membres veillent à ce que les rejets par des navires de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 3, paragraphe 1, soient considérés comme des infractions s'ils ont été commis intentionnellement, témérairement ou à la suite d'une

2. Un rejet de substances polluantes dans les zones visées à l'article 3, paragraphe 1, points c), d) et e), n'est pas considéré comme une infraction de la part du propriétaire, du capitaine ou de l'équipage agissant sous l'autorité du capitaine s'il remplit les conditions énoncées à l'annexe I, règle 11 b), ou à l'annexe II, règle 6 b), de Marpol 73/78.»

B — *Le droit international*

compétence législative des États côtiers pour la zone économique exclusive:

1. La convention sur le droit de la mer

«Aux fins de la mise en application visée à la section 6, les États côtiers peuvent adopter pour leur Zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.»

9. La convention sur le droit de la mer comporte des dispositions relatives aux poursuites en cas de pollution marine.

10. L'article 211, paragraphe 1, première phrase, de ladite convention prévoit le développement de normes internationales de protection de l'environnement:

12. Les détroits sont régis, en vertu de l'article 42, paragraphe 1, sous b), de la même convention par des dispositions analogues à celles qui concernent la zone économique exclusive:

«Les États, agissant par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, adoptent des règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et s'attachent à favoriser l'adoption, s'il y a lieu de la même manière, de dispositifs de circulation des navires visant à réduire à un minimum le risque d'accidents susceptibles de polluer le milieu marin, y compris le littoral, et de porter atteinte de ce fait aux intérêts connexes des États côtiers.»

«1. Sous réserve de la présente section, les États riverains d'un détroit peuvent adopter des lois et règlements relatifs au passage par le détroit portant sur:

[...]

11. L'article 211, paragraphe 5, de la convention sur le droit de la mer fonde la

b) la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution, en donnant effet à la réglementation internationale applicable visant le rejet dans le détroit d'hydro-

carbures, de résidus d'hydrocarbures et d'autres substances nocives;

15. Des dispositions différentes s'appliquent aux eaux territoriales (appelées «mer territoriale» par la convention). L'article 2 de ladite convention régit la souveraineté de l'État côtier sur cette zone.

[...]»

13. L'article 89 de la convention sur le droit de la mer exclut en principe la compétence législative des États en ce qui concerne la haute mer:

«1. La souveraineté de l'État côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures et, dans le cas d'un État archipel, de ses eaux archipélagiques, à une zone de mer adjacente désignée sous le nom de mer territoriale.

«Aucun État ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté.»

2. Cette souveraineté s'étend à l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale, ainsi qu'au fond de cette mer et à son sous-sol.

14. L'article 218, paragraphe 1, de cette convention prévoit cependant que les États du port peuvent engager des poursuites en cas de rejets illicites:

3. La souveraineté sur la mer territoriale s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la convention et les autres règles du droit international.»

«Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'État du port peut ouvrir une enquête et, lorsque les éléments de preuve le justifient, tenter une action pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa Zone économique exclusive par le navire en infraction aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.»

16. L'article 211, paragraphe 4, de la même convention comporte une règle générale applicable aux dispositions en matière de protection de l'environnement en ce qui concerne les eaux territoriales:

«Les États côtiers peuvent, dans l'exercice de leur souveraineté sur leur mer territoriale, adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu

marin par les navires étrangers, y compris les navires exerçant le droit de passage inoffensif. Ces lois et règlements, conformément à la section 3 de la partie II, ne doivent pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers.»

ne donnent effet à des règles ou des normes internationales généralement acceptées.

[...]

17. L'article 21 indique quels sont les lois et règlements de l'État côtier relatifs au passage inoffensif qui sont autorisés:

«1. L'État côtier peut adopter, en conformité avec les dispositions de la convention et les autres règles du droit international, des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale, qui peuvent porter sur les questions suivantes:

4. Les navires étrangers exerçant le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale se conforment à ces lois et règlements ainsi qu'à tous les règlements internationaux généralement acceptés relatifs à la prévention des abordages en mer.»

[...]

2. Marpol 73/78

f) préservation de l'environnement de l'État côtier et prévention, réduction et maîtrise de sa pollution;

18. Marpol 73/78 a été adoptée sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI). Tous les États membres ont adhéré à la partie pertinente en l'espèce⁶ de Marpol 73/78. Une adhésion de la Communauté n'est cependant pas prévue (article 13).

[...]

2. Ces lois et règlements ne s'appliquent pas à la conception, à la construction ou à l'armement des navires étrangers, à moins qu'ils

6 — Selon les indications de l'OMI, sur le site http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=248, consulté le 2 mai 2007. L'annexe VI de Marpol 73/78 n'a pas encore été ratifiée par la République tchèque, l'Irlande, la République de Hongrie, la République de Malte, la République d'Autriche, la République portugaise et la République slovaque. En outre, la République de Malte n'a pas encore ratifié l'annexe IV de cette convention.

19. L'article 4 de Marpol 73/78 comporte les dispositions suivantes:

«1. Toute violation des dispositions de la présente convention est sanctionnée par la législation de l'Autorité dont dépend le navire en cause, quel que soit l'endroit où l'infraction se produit. Si l'autorité est informée d'une telle infraction et est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour lui permettre d'engager des poursuites pour l'infraction présumée, elle engage ces poursuites le plus tôt possible conformément à sa législation.

2. Toute violation des dispositions de la présente convention commise dans la juridiction d'une Partie à la convention est sanctionnée par la législation de cette Partie. Chaque fois qu'une telle infraction se produit, la Partie doit:

a) soit engager des poursuites conformément à sa législation;

b) soit fournir à l'Autorité dont dépend le navire les preuves qui peuvent être en sa possession pour démontrer qu'il y a eu infraction.

3. Lorsque des informations ou des preuves relatives à une infraction à la convention

par un navire sont fournies à l'Autorité dont dépend le navire, cette Autorité informe rapidement l'État qui lui a fourni les renseignements ou les preuves et l'Organisation des mesures prises.

[...]»

20. L'article 9 de Marpol 73/78 comporte des règles relatives aux rapports avec d'autres traités et à l'interprétation de la notion de «juridiction».

«Article 9

[...]

2. Aucune disposition de la présente convention ne préjuge la codification et l'élaboration du droit de la mer par la Conférence des Nations unies sur le droit de la mer convoquée en vertu de la résolution 2750 C(XXV) de l'Assemblée générale des Nations unies, ni les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout État touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'État riverain et de l'État du pavillon.

3. Dans la présente convention, le terme juridiction s'interprète conformément au droit international en vigueur lors de l'application ou de l'interprétation de la présente convention.»

«Les règles 9 et 10 de la présente Annexe ne s'appliquent pas:

21. Les dispositions relatives à la pollution par les hydrocarbures liée à l'exploitation des navires figurent à l'annexe I de Marpol 73/78⁷. Les règles 9 et 10 figurant dans cette annexe comportent des limitations qui interdisent les rejets dans les zones spéciales, à une certaine distance minimale de la terre ou de plus d'une certaine quantité (exprimée en taux instantané de rejet par mille marin, en quantité totale ou en teneur de l'effluent en hydrocarbures). Le rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures par des navires est par conséquent interdit, sauf si un certain nombre de conditions sont réunies.

a) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer;

b) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement:

22. La règle 11 de ladite annexe I prévoit cependant des exceptions aux interdictions de rejet:

i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et

7 — Cette annexe a été complétée et restructurée par la résolution MEPC.117(52), du 15 octobre 2004, qui est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007. Les règles 9 à 11 de ladite annexe examinées dans le cadre de la présente procédure n'ont pas été modifiées sur le fond, mais elles figurent désormais aux règles 15, 34 et 4 de la même annexe. Par souci de simplicité, nous utiliserons l'ancienne numérotation.

ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit

témérement⁸ et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement;

Toutefois, ces dispositions s'appliquent non pas aux hydrocarbures ou aux mélanges d'hydrocarbures, mais aux substances liquides nocives transportées en vrac. La règle 5 de ladite annexe II interdit le rejet à la mer de certaines substances. La règle 6, sous b), de la même annexe dispose:

- c) au rejet à la mer de substances contenant des hydrocarbures approuvées par l'Autorité, lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution. Tout rejet de cette nature est soumis à l'approbation du gouvernement, quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel il est prévu de l'effectuer.»

«La règle 5 de la présente Annexe ne s'applique pas:

[...]

23. L'annexe II⁹ de Marpol 73/78 comporte des dispositions qui correspondent à celles de l'annexe I de la même convention.

- b) au rejet à la mer de substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement;

8 — Cette note a été ajoutée par l'auteur. Les versions linguistiques faisant foi utilisent les termes suivants: «imprudencia temeraria» (imprudence téméraire ou inconsidérée), en espagnol, «recklessly» (imprudemment, avec insouciance, témérement), en anglais, témérement, en français, et «самона» (présomptueusement, avec arrogance, impudemment, en russe). La traduction allemande officielle de Marpol 73/78 (Anlage zum Bundesgesetzblatt 1996 II, p. 18) ainsi que la reproduction des dispositions en question de Marpol 73/78 à l'annexe de la directive 2005/35 traduisent à tort, à notre avis, ce terme par «fahrlässig». Il nous semble plus exact de le traduire par «leichtfertig», comme cela a été fait par exemple dans le cas de l'article 25 (dont le libellé est identique) de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (première convention pour l'unification du droit privé aérien) (*Reichsgesetzblatt* 1933 II, p. 1039), dans sa rédaction résultant du protocole de La Haye, du 28 septembre 1955, portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (BGBl. 1958 II, p. 292), et de l'article 4 de la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, signée à Londres le 19 novembre 1976 (BGBl. 1986 II, p. 786). Voir également article 435 du code de commerce allemand (Handelsgesetzbuch).

- i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet; et

- ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement¹⁰ et avec conscience

9 — Cette annexe a été complétée et restructurée par la résolution MEPC.118(52), du 15 octobre 2004, qui est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007. La règle 6 de l'annexe II de Marpol 73/78, examinée dans le cadre de la présente procédure, constitue désormais la règle 3 et déroge à toutes les conditions d'un rejet de substances visées à ladite annexe II. Par souci de simplicité, nous utiliserons l'ancienne rédaction et l'ancienne numérotation.

10 — La note 10 a été ajoutée par l'auteur. Voir note 8 des présentes conclusions.

qu'un dommage en résulterait probablement;

a) l'article 4 de la directive 2005/35 est-il nul dans la mesure où il exige des États membres de considérer la négligence grave comme un critère de responsabilité du fait du rejet de substances polluantes, et/ou

[...]»

III — La demande de décision préjudicielle

b) l'article 5, paragraphe 1, de la directive 2005/35 est-il nul dans la mesure où il exclut l'application des exceptions énoncées à l'annexe I, règle 11, sous b), et à l'annexe II, règle 6, sous b), de Marpol 73/78?

24. À l'instigation des demanderesse au principal, la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), a posé à la Cour les questions suivantes en vue d'une décision à titre préjudiciel:

3) L'article 4 de la directive 2005/35, qui exige des États membres qu'ils adoptent des mesures nationales incluant la négligence grave comme critère de responsabilité et sanctionnant les rejets dans les eaux territoriales, méconnaît-il le droit de passage inoffensif consacré par la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), et le cas échéant, l'article 4 est-il nul à cet égard?

«1) Concernant les détroits utilisés pour la navigation internationale, la zone économique exclusive ou la zone équivalente d'un État membre et la haute mer, l'article 5, paragraphe 2, de la directive 2005/35 est-il nul dans la mesure où il limite les exceptions énoncées à l'annexe I, règle 11, sous b), et à l'annexe II, règle 6, sous b), de Marpol 73/78 aux propriétaires, aux capitaines et aux membres d'équipage?

4) L'utilisation de l'expression 'négligence grave' à l'article 4 de la directive 2005/35 méconnaît-elle le principe de sécurité juridique, et le cas échéant, l'article 4 est-il nul à cet égard?»

2) Concernant les eaux territoriales d'un État membre:

25. Les demanderesse au principal, le Royaume de Danemark, la République d'Estonie, la République hellénique, le Royaume d'Espagne, la République française, la

République italienne, la République de Chypre, la République de Malte, le Royaume de Suède, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, ainsi que le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission des Communautés européennes ont pris part à la procédure écrite. À l'exception du Royaume de Danemark et de la République d'Estonie, toutes les parties susnommées ont pris part à la procédure orale qui s'est tenue le 25 septembre 2007.

IV — L'analyse juridique

26. Nous examinerons tout d'abord (sous A) certains doutes relatifs à la recevabilité de la demande de décision préjudicielle et à la compétence de la Cour. Nous aborderons ensuite, en réponse à la première question, le critère de la responsabilité du fait de rejets illicites en dehors des eaux territoriales, c'est-à-dire en haute mer, dans les détroits utilisés pour les transports internationaux et dans la zone économique exclusive. Il apparaîtra que Marpol 73/78 définit de manière exhaustive, en raison de sa combinaison avec la convention sur le droit de la mer, le critère de responsabilité à appliquer dans ces zones maritimes (voir sous B). En revanche, pour les eaux territoriales, qui font l'objet des deuxième et troisième questions, Marpol 73/78 joue tout au plus le rôle d'une norme minimale — contraignante pour les États membres, mais non pour la Communauté — en particulier parce que la convention sur le droit de la mer restreint dans une moindre mesure les compétences législatives dans cette zone, qui fait partie du

territoire national de l'État côtier, qu'elle ne le fait pour les autres zones de la mer (voir sous C). Enfin (sous D), il faudra vérifier si le critère de responsabilité de la négligence grave est compatible avec le principe de sécurité juridique.

A — Sur la recevabilité de la demande de décision préjudicielle

27. Le gouvernement français doute de la recevabilité du renvoi préjudiciel. Selon lui, contrairement aux circonstances de l'affaire *British American Tobacco (Investments) et Imperial Tobacco*¹¹, la juridiction de renvoi n'a pas exposé que la procédure au principal porte sur la légalité de la transposition envisagée de la directive litigieuse. Il relève par ailleurs qu'il n'y a pas de désaccord entre les parties au principal, tout au moins en ce qui concerne la première question.

28. Ces objections résultent du fait qu'il appartient exceptionnellement à la Cour d'examiner les conditions dans lesquelles elle est saisie par le juge national en vue de vérifier sa propre compétence¹². Il résulte d'une jurisprudence constante que le rejet d'une demande formée par une juridiction nationale n'est possible que s'il apparaît de manière manifeste que l'interprétation sollicitée du droit communautaire n'a aucun

¹¹ — Arrêt du 10 décembre 2002 (C-491/01, Rec. p. I-11453).

¹² — Arrêt du 13 juillet 2006, *Manfredi e.a.* (C-295/04 à C-298/04, Rec. p. I-6619, point 27).

rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal, lorsque le problème est de nature hypothétique ou que la Cour ne dispose pas des éléments de fait et de droit nécessaires pour répondre de façon utile aux questions qui lui sont posées¹³. Excepté en de telles hypothèses, la Cour est, en principe, tenue de statuer sur les questions préjudicielles portant sur l'interprétation des règles de droit communautaire¹⁴. Dans ce contexte, la notion d'interprétation englobe la vérification de la validité¹⁵.

29. Le gouvernement français ne relève pas d'éléments démontrant que les questions préjudicielles ou le litige au principal sont de nature hypothétique. Au contraire, il est manifeste que le litige au principal a une nature réelle et que les questions préjudicielles revêtent une importance déterminante pour la solution de ce litige. La Cour n'a pas non plus besoin d'éléments supplémentaires, relatifs à la nature du litige au principal, pour répondre aux questions préjudicielles. En effet, la Cour n'ignore pas, depuis l'arrêt *British American Tobacco (Investments) et Imperial Tobacco*¹⁶, qu'il est possible, au Royaume-Uni, d'introduire un recours visant à empêcher la transposition d'une directive, ce qui peut aboutir à ce que des questions relatives à la validité de cette directive soient soumises à la Cour. En dépit des doutes du gouvernement français quant à la recevabilité, il n'y a donc pas lieu de rejeter la demande de décision préjudicielle.

30. Par ailleurs, le Royaume de Danemark et le Conseil posent la question de la compétence de la Cour pour interpréter la convention sur le droit de la mer. Cette dernière a été conclue par la Communauté et tous ses États membres en vertu d'une compétence partagée¹⁷. La Cour n'est donc en principe pas compétente pour interpréter des dispositions qui relèvent de la compétence exclusive des États membres. Ce n'est qu'à titre exceptionnel qu'elle peut être habilitée à interpréter de telles dispositions afin de déterminer si elles relèvent de la compétence exclusive des États membres¹⁸.

31. La Cour a cependant jugé que, dans le contexte spécifique de la convention sur le droit de la mer, le constat de compétences partagées est subordonné à l'existence, dans les matières dont relèvent les dispositions de la convention concernées, de règles communautaires, quelles qu'en soient du reste la portée et la nature¹⁹. En d'autres termes, dans le domaine de la convention sur le droit de la mer, il existe tout au moins une compétence concurrente de la Communauté à l'égard des questions relevant de ladite convention, dès lors qu'il existe des dispositions communautaires applicables, indépendamment du point de savoir si les normes de droit communautaire sont exhaustives ou si les États membres conservent une compétence législative.

32. L'argument du Royaume de Danemark et du Conseil selon lequel la Cour n'est pas

13 — Voir, notamment, arrêts du 15 décembre 1995, *Bosman* (C-415/93, Rec. p. I-4921, point 61), ainsi que du 10 janvier 2006, *IATA et ELFAA* (C-344/04, Rec. p. I-403, point 24).

14 — Voir arrêts précités *Bosman* (point 59) ainsi que *IATA et ELFAA* (point 24).

15 — Arrêt *IATA et ELFAA*, précité (point 24).

16 — Précité.

17 — Arrêt du 30 mai 2006, *Commission/Irlande* (C-459/03, Rec. p. I-4635, point 83).

18 — Arrêt du 11 septembre 2007, *Merck Genéricos — Produtos Farmacêuticos* (C-431/05, Rec. p. I-7001, point 33).

19 — Arrêt *Commission/Irlande*, précité (point 108).

compétente doit donc être écarté en l'espèce. Il y a lieu de supposer que les dispositions de la convention sur le droit de la mer qui sont pertinentes pour l'examen de la directive 2005/35 relèvent d'au moins une des compétences partagées entre les États membres et la Communauté. Dans le cas contraire, il y aurait déjà lieu d'annuler cette directive pour insuffisance de base juridique. Toutefois, aucune des parties ne conteste la base juridique de ladite directive.

33. En conséquence, la Cour est compétente pour interpréter les dispositions pertinentes de la convention sur le droit de la mer.

B — *Sur la première question, relative à la responsabilité de personnes non mentionnées dans Marpol 73/78*

34. La première question concerne la responsabilité de personnes non mentionnées dans Marpol 73/78, du fait de rejets en dehors des eaux territoriales. Les demanderesse au principal ainsi que la République hellénique, la République de Chypre et la République de Malte considèrent que les dispositions y afférentes sont incompatibles avec Marpol 73/78.

35. Il faut donc déterminer tout d'abord si Marpol 73/78 constitue le critère à l'aune duquel il convient d'apprécier la légalité de la directive 2005/35 et, le cas échéant, résoudre ensuite le point de savoir si Marpol 73/78 réduit la responsabilité du fait de rejets liés à des avaries de la façon indiquée par les demanderesse au principal.

1. Marpol 73/78, critère de la légalité de la directive 2005/35

36. Les parties au litige au principal avancent différentes hypothèses qui peuvent aboutir à l'utilisation de Marpol 73/78 à titre de critère de la légalité de la directive 2005/35. En premier lieu, la Communauté pourrait être liée par Marpol 73/78 en vertu du droit international [voir sous a)]. En deuxième lieu, la Communauté pourrait être liée indirectement par Marpol 73/78 dans la mesure où la convention sur le droit de la mer restreint la compétence législative de la Communauté par le renvoi aux normes de Marpol 73/78 [voir sous b)]. En troisième lieu, le caractère contraignant de Marpol 73/78 pourrait résulter du fait que la directive 2005/35 vise à harmoniser la mise en œuvre de cette convention au niveau communautaire [voir sous c)].

a) Sur le point de savoir si la Communauté est liée par Marpol 73/78 en vertu du droit international

mier²³. Or, en l'espèce, rien n'indique que les dispositions pertinentes de Marpol 73/78 codifient du droit international coutumier.

37. Comme le relèvent le Conseil et la Commission, la Cour a constaté dans l'arrêt Peralta²⁰ que les dispositions de Marpol 73/78 n'ont pas pour effet de lier la Communauté.

38. Tout comme au moment où cet arrêt a été rendu, la Communauté n'est pas non plus partie, actuellement, à Marpol 73/78. Il est constant que, en principe, la légalité d'un acte communautaire ne dépend pas de sa conformité à une convention internationale à laquelle la Communauté n'est pas partie²¹.

39. Contrairement à l'avis de la République de Chypre et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, il ne résulte pas non plus de l'arrêt Poulsen et Diva Navigation²² que la Communauté est automatiquement liée par n'importe quelle norme de droit international. Certes, la Cour constate que les compétences de la Communauté doivent être exercées dans le respect du droit international, mais il ressort du raisonnement qui suit que cette affirmation se rapporte au droit international coutu-

40. En revanche, l'on ne saurait exclure a priori une deuxième hypothèse évoquée dans l'arrêt Peralta, en vertu de laquelle la Communauté serait liée par Marpol 73/78 du fait du transfert des compétences précédemment exercées par les États membres dans le domaine d'application de cette convention²⁴. Cette hypothèse défendue par les demanderessees au principal repose sur la jurisprudence relative au caractère contraignant de l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) avant l'adhésion de la Communauté à celui-ci²⁵. La Cour s'est appuyée à cet égard sur plusieurs considérations.

41. Le GATT était un accord qui avait déjà été conclu par les États membres lors de la création de la Communauté, mais, au moment dudit arrêt International Fruit Company e.a., les compétences correspondantes en matière de politique commerciale avaient été intégralement transférées à la Communauté. Dès lors, seule la Communauté était encore en mesure d'agir dans le cadre du GATT. En conséquence et avec l'accord tant des États membres que des autres États parties au GATT, la Communauté s'est substituée aux États membres dans le cadre du GATT.

20 — Arrêt du 14 juillet 1994 (C-379/92, Rec. p. I-3453, point 16).

21 — Arrêt du 9 octobre 2001, Pays-Bas/Parlement et Conseil (C-377/98, Rec. p. I-7079, point 52).

22 — Arrêt du 24 novembre 1992, Poulsen et Diva Navigation (C-286/90, Rec. p. I-6019).

23 — Arrêt Poulsen et Diva Navigation, précité (points 9 et suiv.). Voir, en ce qui concerne le caractère contraignant du droit international coutumier, arrêt du 16 juin 1998, Racke (C-162/96, Rec. p. I-3655, point 45).

24 — Arrêt Peralta, précité.

25 — Arrêt du 12 décembre 1972, International Fruit Company e.a. (21/72 à 24/72, Rec. p. 1219, points 10 et suiv.).

42. À la différence de ce qui s'est passé pour la politique commerciale, il n'existe pas en l'espèce, en vertu du traité CE lui-même, de compétence exclusive de la Communauté pour réglementer le rejet à la mer de substances polluantes par les navires. Il s'agit plutôt d'une compétence concurrente — que celle-ci résulte de l'article 80, paragraphe 2, CE, relatif à la politique des transports, ou de l'article 175 CE, concernant la politique dans le domaine de l'environnement²⁶ —, c'est-à-dire qu'elle est conservée par les États membres tant que et dans la mesure où la Communauté ne l'exerce pas²⁷. Certes, la Communauté a exercé cette compétence au plus tard lors de l'adoption de la directive 2005/35, mais il n'y a pas lieu d'en conclure à un transfert intégral des compétences en question des États membres à la Communauté, car cette directive se borne, en vertu de son article 1^{er}, paragraphe 2, à définir des normes minimales que les États membres peuvent rendre plus rigoureuses dans le respect du droit international.

43. Indépendamment du point de savoir si la compétence de la Communauté est devenue exclusive, il n'est pas certain qu'un tel transfert de compétences résultant de l'exercice de celles-ci suffise pour que la Communauté soit liée par les engagements internationaux des États membres. Il est vrai que le transfert des compétences en matière de politique commerciale, qui étaient en cause dans le

cas du GATT, avait été expressément prévu par le traité. L'arrêt Peralta²⁸ parle ainsi d'un transfert «en vertu du traité». La Cour a par ailleurs considéré, dans une affaire analogue, que la Communauté n'était pas liée par la convention sur la délivrance de brevets européens, signée à Munich le 5 octobre 1973²⁹, bien que la mise en œuvre de celle-ci ait été partiellement harmonisée par la directive 98/44/CE³⁰ examinée³¹.

44. En outre, il n'a pas été soutenu que la Communauté aurait succédé aux États membres en ce qui concerne Marpol 73/78 ou qu'une telle succession aurait recueilli l'assentiment des autres parties contractantes, comme cela s'est produit dans le cas du GATT. La Communauté a uniquement le statut d'observateur à l'OMI, dont relève Marpol 73/78.

45. Dès lors, la Communauté ne saurait être liée par Marpol 73/78 du fait d'un transfert de compétences des États membres.

26 — Voir point 35 des conclusions de l'avocat général Mazák dans l'affaire Commission/Conseil (arrêt du 23 octobre 2007, C-440/05, Rec. p. I-9097).

27 — Voir arrêt du 31 mars 1971, Commission/Conseil (22/70, Rec. p. 263, points 17 et suiv.), ainsi que avis 1/03, du 7 février 2006 (Rec. p. I-1145, points 114 et suiv.).

28 — Précité.

29 — Arrêt Pays-Bas/Parlement et Conseil, précité (point 52).

30 — Directive 98/44/CE du Parlement européen et du Conseil, du 6 juillet 1998, relative à la protection juridique des inventions biotechnologiques (JO L 213, p. 13).

31 — Voir neuvième considérant de la directive 98/44.

b) Sur le renvoi de la convention sur le droit de la mer à Marpol 73/78

veulent les invoquer, les dispositions en question doivent être, du point de vue de leur contenu, inconditionnelles et suffisamment précises³⁴.

46. Comme la plupart des parties au principal l'ont exposé dès la procédure écrite, Marpol 73/78 pourrait avoir été incorporée dans le droit communautaire, en tant que critère de contrôle, par la convention sur le droit de la mer.

49. De l'avis du gouvernement français et du Conseil, auquel se sont ralliés les gouvernements espagnol, italien et suédois ainsi que le Parlement lors de l'audience, ces deux conditions font obstacle à ce que des particuliers se prévalent de la convention sur le droit de la mer.

47. Aux termes de l'article 300, paragraphe 7, CE, les accords conclus selon les conditions fixées à cet article lient les institutions de la Communauté et les États membres. La convention sur le droit de la mer a été signée par la Communauté, puis approuvée par la décision 98/392. Il s'ensuit que, selon une jurisprudence constante, les dispositions de cette convention font désormais partie intégrante de l'ordre juridique communautaire³².

50. Cet argument surprend au regard de la jurisprudence de la Cour. Il y a lieu de mentionner en particulier l'arrêt Poulsen et Diva Navigation, précité, qui portait sur le point de savoir si l'on pouvait opposer, dans le cadre d'une procédure pénale, une interdiction de capture prévue par un règlement de la Communauté en matière de pêche au capitaine danois d'un navire immatriculé au Panamá. Dans l'affaire ayant donné lieu à cet arrêt, la Cour a utilisé la convention sur le droit de la mer dès avant l'entrée en vigueur de celle-ci, en tant qu'expression du droit international coutumier, pour constater le rattachement exclusif du navire à l'État du pavillon³⁵ et pour exclure l'application de l'interdiction de capture à ce navire dans la zone économique exclusive ainsi que dans les eaux territoriales³⁶. La Cour a donc déjà reconnu en principe que des particuliers peuvent se prévaloir de normes fixées dans la convention sur le droit de la mer. Les

48. Les accords internationaux conclus par la Communauté priment sur les textes du droit communautaire dérivé³³. La Cour contrôle par conséquent la validité des actes des institutions communautaires au regard des dispositions de tels accords. Elle subordonne toutefois ce contrôle à la condition que ni la nature ni l'économie de ladite convention ne s'opposent à une telle utilisation. En tout état de cause, si des particuliers

32 — Arrêt Commission/Irlande, précité (point 82). Voir également arrêts précités IATA et ELFAA (point 36) ainsi que Merck Genéricos — Produtos Farmacêuticos (point 31).

33 — Arrêts du 10 septembre 1996, Commission/Allemagne (C-61/94, Rec. p. I-3989, point 52), du 1^{er} avril 2004, Bellio Flli (C-286/02, Rec. p. I-3465, point 33), ainsi que IATA et ELFAA, précité (point 35).

34 — Arrêts du 30 septembre 1987, Demirel (12/86, Rec. p. 3719, point 14); Racke, précité (point 31), ainsi que IATA et ELFAA, précité (point 39).

35 — Points 13 et 15.

36 — Ibidem (point 25).

demandereses au principal ont souligné à juste titre, lors de la procédure orale, qu'il serait tout à fait incompréhensible que cette possibilité leur soit retirée après l'entrée en vigueur de ladite convention.

51. La jurisprudence postérieure à l'entrée en vigueur de la convention sur le droit de la mer ne l'indique pas non plus. La Cour a ainsi déduit la responsabilité de l'État du pavillon au titre du droit international public de l'article 94 de ladite convention³⁷ et défini récemment le champ d'application territorial de la sixième directive TVA³⁸ au moyen des dispositions de la convention relatives aux droits souverains des États dans les différentes zones de la mer³⁹. Ces dispositions sont à nouveau pertinentes en l'espèce.

52. Toutefois, dans les affaires ayant donné lieu à ces derniers arrêts, la Cour n'a analysé ni la nature ni l'économie de la convention sur le droit de la mer, ni vérifié si les dispositions en question en l'espèce sont, du point de vue de leur contenu, inconditionnelles et suffisamment précises. Il y a, par conséquent, lieu d'examiner les objections formulées à l'encontre d'une application des dispositions de la convention sur le droit de la mer à la présente affaire.

37 — Arrêt du 28 avril 2005, *Commission/Italie* (C-410/03, Rec. p. I-3507, points 53 et suiv.).

38 — Directive 77/388/CEE du Conseil, du 17 mai 1977, en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires — Système commun de taxe sur la valeur ajoutée: assiette uniforme (JO L 145, p. 1), telle que modifiée par la directive 2002/93/CE du Conseil, du 3 décembre 2002 (JO L 331, p. 27).

39 — Arrêt du 29 mars 2007, *Aktiebolaget NN* (C-111/05, Rec. p. I-2697, points 57 et suiv.).

53. Le Conseil semble s'appuyer essentiellement sur le fait que, à sa connaissance, les États tiers n'appliquent pas la convention sur le droit de la mer en droit interne. En particulier, les juridictions évitent de manière générale, selon lui, de se prononcer sur des questions d'interprétation de la convention sur le droit de la mer. Même si cet argument était exact, il ne ferait pas nécessairement obstacle à une application en droit communautaire⁴⁰. Il faut au contraire analyser ladite convention.

54. En ce qui concerne la nature et l'économie de la convention sur le droit de la mer, le Conseil souligne, en particulier, qu'elle porte sur des problèmes d'envergure mondiale qui doivent être réglés au niveau bilatéral et en vertu du principe de réciprocité. Elle traite en outre de questions territoriales et des fonctions qui sont attribuées aux États. Enfin, la convention sur le droit de la mer prévoit, toujours selon le Conseil, différentes procédures de règlement des différends qui confèrent une certaine flexibilité aux États contractants.

55. En bref, cette argumentation vise à transposer à la convention sur le droit de la mer la jurisprudence relative à la nature particulière du GATT et de l'accord instituant l'Organisation mondiale du commerce (OMC), signé à Marrakech le 15 avril 1994 et approuvé par la décision 94/800/CE du Conseil, du 22 décembre 1994, relative à la conclusion au nom de la Communauté européenne, pour ce qui concerne les matières relevant de ses compétences, des accords

40 — Arrêt du 26 octobre 1982, *Kupferberg* (104/81, Rec. p. 3641, point 18).

des négociations multilatérales du cycle de l'Uruguay (1986-1994) (JO L 336, p. 1). L'argument de la réciprocité, en particulier, est cependant contraire à la nature de «constitution des océans» de la convention sur le droit de la mer, qui a été affirmée à plusieurs reprises lors de l'audience. Aux termes de son quatrième considérant, ladite convention vise à établir «un ordre juridique [*objectif*] pour les mers et les océans qui facilite les communications internationales et favorise les utilisations pacifiques des mers et des océans, l'utilisation équitable et efficace de leurs ressources [...]».

56. La mention de l'utilisation pacifique revient précisément à évoquer également les acteurs non étatiques du transport maritime. Cela est souligné par les dispositions relatives à la navigation civile. Traditionnellement, elle est surtout le fait de personnes privées, qui ont un intérêt vital à ce que les États respectent les règles de la convention sur le droit de la mer en matière de navigation maritime. Cela vaut en particulier pour les dispositions relatives au passage inoffensif, sur lesquelles nous reviendrons ci-dessous, mais cela vaut également, de manière plus générale, pour les dispositions relatives aux compétences à l'égard de la pollution causée par les navires.

57. Les possibilités de règlement des différends prévues par la convention sur le droit de la mer n'empêchent pas la Cour d'utiliser des dispositions de cette convention pour vérifier la légalité d'instruments du droit communautaire dérivé. En effet, ces dispositions ne confèrent pas à d'autres institutions la compétence exclusive d'interpréter la convention sur le droit de la mer. Au contraire, la faculté des États parties de convenir librement entre eux de la procédure

du règlement des différends, qui leur est conférée par l'article 280 de ladite convention et qui a été soulignée par le Conseil, exclut l'existence de compétences exclusives⁴¹.

58. Contrairement à ce qui a été partiellement soutenu, la «flexibilité» ou, plus exactement, la possibilité de choisir la procédure du règlement des différends n'est absolument pas un indice de la flexibilité des autres dispositions de la convention sur le droit de la mer. Ni les dispositions relatives au règlement des différends ni aucune autre disposition de la convention sur le droit de la mer ne confèrent de manière générale aux États parties de flexibilité ou de possibilité de s'écarter des dispositions de ladite convention.

59. La convention sur le droit de la mer est par conséquent un critère de légalité des actes des institutions communautaires. Dès lors, le point de savoir dans quelle mesure les particuliers peuvent s'en prévaloir résulte uniquement de la disposition considérée elle-même. Il faut qu'elle soit, du point de vue de son contenu, inconditionnelle et suffisamment précise.

60. La présente procédure ne porte pas sur les compétences des États membres en matière d'adoption de normes applicables aux navires battant leur pavillon. Au contraire, la première question concerne les dispositions prises par les articles 4 et 5 de la

41 — Ibidem (point 20), en ce qui concerne un cadre institutionnel particulier pour l'exécution d'un accord.

directive 2005/35 pour ce qui est de toutes les pollutions causées par les navires dans les détroits, dans la zone économique exclusive et en haute mer, indépendamment du point de savoir s'ils naviguent sous pavillon communautaire ou non. La Cour a déjà reconnu que la compétence législative dans ces zones, c'est-à-dire en dehors du territoire des États membres, est déterminée conformément à la convention sur le droit de la mer⁴². Les dispositions pertinentes pour la première question sont les articles 87, 89, 218, paragraphe 1, 55, 58, 211, paragraphe 5, et 42, paragraphe 1, sous b), de la convention sur le droit de la mer.

61. En haute mer, l'article 87, paragraphe 1, sous a), garantit la liberté de navigation. L'article 89 interdit en principe aux États de soumettre une partie quelconque de la haute mer à leur souveraineté. Toutefois, lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'État du port peut ouvrir une enquête en vertu de l'article 218, paragraphe 1. Lorsque les éléments de preuve le justifient, l'État du port peut tenter une action pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive par le navire. La condition en est que le rejet ait été commis en infraction aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale⁴³. Une telle

action suppose que l'État en question puisse infliger des sanctions pour des rejets de ce type en haute mer.

62. En vertu de l'article 58, paragraphe 1, de la convention sur le droit de la mer, la liberté de navigation s'applique également à la zone économique exclusive. La souveraineté de l'État côtier sur cette zone est fonctionnelle et limitée, conformément à l'article 55 de ladite convention, aux compétences que la convention lui confère⁴⁴. Aux termes de l'article 211, paragraphe 5, les États côtiers peuvent adopter pour leur zone économique exclusive, aux fins de la mise en application visée à la section 6, des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires. Ceux-ci doivent être conformes et donner effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

63. Les détroits qui servent à la navigation internationale sont soumis, en raison de cette fonction, aux dispositions particulières de la partie III de la convention sur le droit de la mer. Selon l'article 42, paragraphe 1, sous b), de cette convention, les États riverains d'un détroit peuvent adopter des lois et règlements relatifs au passage par le détroit portant notamment sur la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution, en donnant effet à la réglementation internationale applicable visant le rejet dans le détroit d'hydrocarbures, de résidus d'hydrocarbures et d'autres substances nocives.

42 — Arrêt *Aktiebolaget NN*, précité (point 59).

43 — Néanmoins, cette compétence n'est manifestement pas encore ou rarement épuisée dans la pratique des États et le point de savoir si elle peut être admise en tant que droit international coutumier semble contesté. Birnie, P., et Boyle, A., *International Law & the Environment*, 2^e éd. Oxford, 2002, p. 376, y sont favorables, ce qui n'est pas le cas de Zia-Mansoor, F., «International Regime and the EU Developments for Preventing and Controlling Vessel-Source Oil Pollution», *European Environmental Law Review*, 2005, p. 165 et suiv., ainsi que de Khee-Jin Tan, A., *Vessel-Source Marine Pollution*, Cambridge, 2006, p. 221.

44 — Arrêt *Aktiebolaget NN*, précité (point 59).

64. En conséquence, il ressort clairement de ces dispositions que la Communauté peut, dans l'exercice des compétences transférées par les États membres, prévoir des sanctions en cas de rejets dans les zones maritimes visées en l'espèce, dès lors que les rejets enfreignent des règles internationales généralement acceptées.

65. Ces dispositions ne sont pas inconditionnelles dans la mesure où elles supposent l'adoption de normes internationales en la matière. Toutefois, la Commission souligne à juste titre que cette condition est remplie par Marpol 73/78. Il ressort en particulier du deuxième considérant et de l'article 1^{er}, paragraphe 1, de la directive 2005/35 que les règles internationales généralement acceptées sont les clauses de Marpol 73/78. Aucune des parties ne soutient que ces clauses ne sont pas suffisamment claires et inconditionnelles.

66. Le point de savoir si les dispositions en question sont directement applicables et si, partant, elles créent des droits dans le chef des particuliers n'est pas déterminant pour la réponse à la demande de décision préjudicielle. Les bases juridiques du traité ne sont en principe pas non plus directement applicables, en ce sens que les particuliers pourraient en tirer des droits ou des conséquences juridiques qui leur seraient favorables. Or, les particuliers peuvent néanmoins mettre en cause la légalité des dispositions du droit dérivé en contestant leur base juridique⁴⁵. Il

en va de même en l'espèce. Il faut vérifier si la Communauté est habilitée, en vertu de la convention sur le droit de la mer, à adopter les dispositions contestées de la directive 2005/35.

67. Toutefois, même si la Cour devait considérer que les droits des particuliers sont une condition impérative de l'application des dispositions susmentionnées en tant qu'éléments du contrôle de légalité, le résultat ne serait pas différent. En effet, dès l'arrêt Poulsen et Diva Navigation, précité⁴⁶, elle s'est référée à la liberté de navigation consacrée aux articles 87, paragraphe 1, sous a), et 58, paragraphe 1, de la convention sur le droit de la mer. En dehors des eaux territoriales, la Communauté ne peut porter atteinte à ces droits que dans la mesure où la convention sur le droit de la mer lui confère une compétence législative.

68. Étant donné que, en dehors des eaux territoriales, les dispositions relatives aux rejets ne sont licites en vertu de la convention sur le droit de la mer que si elles concrétisent Marpol 73/78, la Communauté ne saurait adopter de dispositions concernant les zones maritimes en question qui sortiraient de ce cadre⁴⁷.

45 — Voir, notamment, arrêts du 14 décembre 2004, *Swedish Match* (C-210/03, Rec. p. I-11893, points 27 et suiv.), ainsi que du 6 décembre 2005, *ABNA e.a.* (C-453/03, C-11/04, C-12/04 et C-194/04, Rec. p. I-10423, points 52 et suiv.).

46 — Point 25.

47 — À l'évidence, des dispositions peuvent également être justifiées par d'autres normes internationales. Cependant, seule Marpol 73/78 est pertinente en l'espèce.

69. En revanche, l'avis de la République italienne, selon lequel, en dépit de ces dispositions, des règles protectrices plus strictes peuvent être adoptées et appliquées en dehors des eaux territoriales, n'empêche pas l'adhésion. Certes, il est exact que les États doivent protéger le milieu marin, comme cela est indiqué en particulier à l'article 192 de la convention sur le droit de la mer. Toutefois, en dehors des eaux territoriales, cette mission est concrétisée par les dispositions susmentionnées qui donnent effet aux normes internationales communes développées en vertu de l'article 211, paragraphe 1, de cette convention. Ce renvoi aux normes communes est justifié par le fait que des mesures unilatérales risqueraient de soumettre la navigation internationale à des charges excessives. Il en est en particulier ainsi pour la haute mer, où l'on pourrait imaginer qu'une multiplicité de normes protectrices différentes s'appliqueraient parallèlement.

70. En dehors des eaux territoriales, Marpol 73/78 devient ainsi, par le jeu du renvoi des dispositions susmentionnées de la convention sur le droit de la mer conclue par la Communauté, le critère de légalité de la directive 2005/35. À cet égard, il y a lieu de tenir compte du fait que, dans ces zones, seules sont licites en vertu de la convention sur le droit de la mer les dispositions qui sont conformes à Marpol 73/78, c'est-à-dire qui concrétisent les normes protectrices qui y sont fixées. En revanche, les règles qui vont au-delà de Marpol 73/78 sont illicites dans ces zones maritimes.

c) Sur la mise en œuvre de Marpol 73/78

71. Enfin, les demanderesse au principal en particulier fondent l'examen de la directive 2005/35 au regard de Marpol 73/78 sur le fait que cette directive vise à harmoniser la mise en œuvre de cette convention dans les États membres. Nous examinons cette hypothèse à ce stade de notre analyse à titre subsidiaire, pour le cas où la Cour n'utiliserait pas la convention sur le droit de la mer en tant que critère de légalité de ladite directive.

72. Comme le soulignent les demanderesse au principal, ainsi que les gouvernements danois, grec, chypriote, maltais et suédois, un certain nombre d'éléments indiquent que la directive 2005/35 n'entend pas déroger à Marpol 73/78. Aux termes de l'article 1^{er}, paragraphe 1, de cette directive, celle-ci a pour objet d'incorporer dans le droit communautaire les normes internationales relatives à la pollution causée par les navires. Ces normes résultent, selon le deuxième considérant de ladite directive, de Marpol 73/78, à laquelle la directive 2005/35 se réfère à son article 2, point 1⁴⁸, sous la forme d'un renvoi dynamique. Le troisième considérant de la même directive indique que celle-ci vise à harmoniser la mise en œuvre de cette convention par les États membres. En particulier, des sanctions doivent être instaurées en cas d'infractions à ces normes internationales, conformément au quinzième⁴⁹

48 — Dans la version allemande, cette disposition est incomplète et difficilement compréhensible, étant donné que la première ligne de la définition fait défaut.

49 — Dans la version allemande de la directive 2005/35, ce considérant porte à tort le numéro 14, car le véritable quatorzième considérant, relatif à la comitologie, fait défaut dans la version allemande.

considérant de la directive 2005/35. En revanche, on ne décèle à la lecture du texte de ladite directive aucun indice explicite d'une intention de déroger à Marpol 73/78.

Communauté⁵². En revanche, dans le cadre de la mise en œuvre de Marpol 73/78 par la directive 2005/35, il n'y a pas d'engagement assumé par la Communauté.

73. La thèse selon laquelle la Communauté est liée du fait de la mise en œuvre d'engagements internationaux est également corroborée par une jurisprudence développée en ce qui concerne le GATT. Certes, compte tenu de leur nature et de leur économie, le GATT et les accords OMC ne figurent pas en principe parmi les normes au regard desquelles la Cour contrôle la légalité des actes des institutions communautaires⁵⁰. Toutefois, dans l'hypothèse où la Communauté a entendu donner exécution à une obligation particulière assumée dans ce cadre ou dans l'occurrence où l'acte communautaire renvoie expressément à des dispositions précises de ces accords, il appartient à la Cour de contrôler la légalité de l'acte communautaire en cause au regard de ces accords⁵¹.

75. Certes, la Cour a tout au moins laissé entendre qu'il y avait lieu de contrôler la directive 98/44 au regard de la convention sur la délivrance de brevets européens⁵³, bien que seuls les États membres, et non la Communauté, y fussent parties⁵⁴. À l'appui de ce contrôle, elle a indiqué qu'il avait été soutenu que la directive 98/44 crée pour les États membres des obligations dont l'exécution viole leurs obligations de droit international, alors que ladite directive est supposée, selon ses propres termes, ne pas affecter ces obligations⁵⁵.

74. Cette jurisprudence repose toutefois sur la prémisse selon laquelle le GATT et les accords OMC font partie du droit communautaire et lient donc en principe la

76. Il ne semble toutefois pas y avoir de base juridique pour contrôler le droit dérivé au regard des obligations de droit international des États membres que la Communauté n'a pas assumées. Cela serait d'ailleurs contraire à la constatation opérée dans ledit arrêt Pays-Bas/Parlement et Conseil, selon laquelle la Communauté n'est pas liée par les obligations internationales des États membres⁵⁶.

50 — Arrêts *International Fruit Company e.a.*, précité (points 21 et suiv.); du 16 mars 1983, *SIOT* (266/81, Rec. p. 731, point 28); du 5 octobre 1994, *Allemagne/Conseil* (C-280/93, Rec. p. I-4973, point 109); du 23 novembre 1999, *Portugal/Conseil* (C-149/96, Rec. p. I-8395, point 47); du 12 mars 2002, *Omega Air e.a.* (C-27/00 et C-122/00, Rec. p. I-2569, point 93); du 9 janvier 2003, *Petrotrib et Republica* (C-76/00 P, Rec. p. I-79, point 53); du 30 septembre 2003, *Biret International/Conseil* (C-93/02 P, Rec. p. I-10497, point 52); du 1^{er} mars 2005, *Van Parys* (C-377/02, Rec. p. I-1465, point 39), et du 27 septembre 2007, *Ikea Wholesale* (C-351/04, Rec. p. I-7723, point 29).

51 — Arrêts du 22 juin 1989, *Fediol/Commission* (70/87, Rec. p. 1781, points 19 et suiv.), et du 7 mai 1991, *Nakajima/Conseil* (C-69/89, Rec. p. I-2069, point 31), ainsi que arrêts précités *Portugal/Conseil* (point 49); *Biret International/Conseil* (point 53), et *Van Parys* (point 40).

52 — Arrêt *International Fruit Company e.a.*, précité (points 10 et suiv.). Le caractère contraignant résulte aujourd'hui de l'article 300, paragraphe 7, CE, la Communauté ayant conclu les accords OMC.

53 — Arrêt *Pays-Bas/Parlement et Conseil*, précité (points 61 et suiv.).

54 — *Ibidem* (points 51 et suiv.).

55 — *Ibidem* (points 55 et suiv.). Voir article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive 98/44.

56 — Points 51 et suiv.

77. La Communauté peut par conséquent imposer en principe aux États membres des mesures qui sont contraires à leurs obligations de droit international. Cela est déjà démontré par l'article 307 CE, qui règle les conflits entre les anciennes conventions internationales et le droit communautaire. Même si les obligations des États membres découlant de conventions anciennes ne sont pas affectées dans un premier temps par des conflits avec le droit communautaire, les États membres doivent cependant prendre toutes les mesures appropriées pour mettre fin à ces conflits. Cela peut même comporter la dénonciation de conventions internationales⁵⁷. Les États membres ne peuvent en principe pas invoquer à l'encontre du droit communautaire les conventions conclues après l'adhésion⁵⁸.

78. Toutefois, un conflit entre le droit communautaire et les engagements internationaux des États membres crée toujours des problèmes et est susceptible de porter atteinte à l'effet utile des dispositions concernées du droit communautaire et/ou du droit international. Il est par conséquent rationnel et requis par l'obligation de loyauté communautaire de s'efforcer d'éviter les conflits, en particulier lors de l'interprétation des dispositions en question. Il en est a fortiori ainsi lorsque la mesure communautaire visée a pour but, comme en l'espèce, d'harmoniser la mise en œuvre d'engagements internationaux des États membres.

57 — Arrêt du 4 juillet 2000, *Commission/Portugal* (C-84/98, Rec. p. I-5215, point 58).

58 — Arrêt du 5 novembre 2002, *Commission/Royaume-Uni* (C-466/98, Rec. p. I-9427, points 26 et suiv.). Il en est en tout cas ainsi lorsque les compétences en question de la Communauté existaient déjà lors de la conclusion de la convention.

79. Des obligations supplémentaires de la Communauté ne sauraient toutefois découler des conventions des États membres qu'elle n'a pas reprises. C'est pourquoi l'objectif de mise en œuvre de la directive 2005/35 ne justifie pas non plus l'utilisation de Marpol 73/78 en tant que critère de la légalité de cette directive.

2. Sur la compatibilité des dispositions combinées des articles 4 et 5, paragraphe 2, de la directive 2005/35 avec les dispositions combinées de la convention sur le droit de la mer et de Marpol 73/78

80. La première question concerne la compatibilité de l'article 5, paragraphe 2, de la directive 2005/35 avec Marpol 73/78.

81. La directive 2005/35 fixe tout d'abord, à l'article 4, des critères de responsabilité généraux, applicables à tous, et prévoit notamment une responsabilité en cas de négligence grave. Elle limite cependant cette responsabilité à l'article 5, paragraphe 2, en ce qui concerne le propriétaire du navire, le capitaine ou l'équipage agissant sous l'autorité du capitaine, en se référant expressément aux dispositions pertinentes de Marpol 73/78. Cette limitation s'applique à certaines zones maritimes, à savoir les détroits, la zone économique exclusive et la haute mer. C'est uniquement sur ces zones que porte la première question, et non sur les eaux territoriales qui sont à rattacher au territoire de l'État côtier et que nous examinerons dans le

cadre des deuxième et troisième questions. En réalité, cette question s'étend cependant également à la validité dudit article 4, car la suppression du seul article 5, paragraphe 2, de cette directive ne garantirait pas l'effet utile des règles considérées de Marpol 73/78, mais le réduirait encore davantage.

82. La règle 9 de l'annexe I de Marpol 73/78 et la règle 5 de l'annexe II de cette convention interdisent les rejets. Toutefois, ces interdictions ne s'appliquent pas si l'on se trouve dans le cadre des exceptions prévues par les règles 11 (annexe I) ou 6 (annexe II). Aux termes du point b), ii), de ces règles, les interdictions ne s'appliquent pas aux rejets provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, *sauf si le propriétaire ou le capitaine ont agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.*

83. Si l'on compare uniquement le libellé de ces dispositions avec la directive 2005/35, on relève deux différences essentielles. En premier lieu, dans le cadre de Marpol 73/78, le comportement de personnes autres que le propriétaire ou le capitaine semble dépourvu de toute pertinence en cas de rejet lié à une avarie. Manifestement, le rejet n'est interdit que si l'une de ces deux personnes a agi intentionnellement ou téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. En revanche, en vertu de l'article 4 de la même directive, n'importe qui peut en principe être responsable d'un rejet. En second lieu, les conditions de la responsabilité personnelle en vertu dudit article 4, à savoir *l'intention, la téméarité ou la négligence grave*, ne coïncident pas, de par leur libellé, avec les conditions de Marpol 73/78.

a) Sur la responsabilité de personnes autres que le capitaine et le propriétaire

84. Si l'interprétation se fonde sur le seul libellé, la directive 2005/35 sort du cadre de Marpol 73/78 lorsqu'elle considère que, en cas d'avarie, le comportement de personnes autres que le capitaine ou le propriétaire suffit à déclencher l'interdiction des rejets. Il a été soutenu par certaines parties au principal qu'il était incompatible avec les engagements internationaux de la Communauté de prévoir une responsabilité de ces autres personnes en cas de rejet.

85. Certes, on pourrait estimer, comme le fait le Parlement, que Marpol 73/78 est muette au sujet des autres personnes. Toutefois, cela servirait uniquement à éviter le conflit avec Marpol 73/78. La Communauté resterait liée par les dispositions de la convention sur le droit de la mer qui autorisent uniquement, pour toutes les personnes et dans les zones maritimes en cause au principal, des règles qui concrétisent les normes protectrices de Marpol 73/78. En conséquence, la Communauté ne serait pas libre de régler à sa guise d'autres cas dans ces zones, mais elle en serait empêchée.

86. Si l'on s'en tenait strictement au libellé de Marpol 73/78, on aboutirait cependant à des résultats absurdes, comme le soulignent à juste titre le Royaume de Danemark, la République française, le Conseil et la Commission en particulier. Même des rejets dus à des avaries causées intentionnellement au navire ou à son équipement seraient

autorisés dès lors que ni le capitaine ni le propriétaire n'ont agi intentionnellement ou témérement.

87. Il convient par conséquent de ne pas interpréter Marpol 73/78 au regard de son seul libellé, mais de prendre également en considération ses objectifs et sa fonction dans le cadre de la convention sur le droit de la mer. L'objectif principal de Marpol 73/78 est, en vertu de son quatrième considérant, de mettre fin à la pollution intentionnelle et de réduire au maximum les rejets accidentels.

88. Les exceptions prévues à la règle 11, sous b), ii), de l'annexe I de Marpol 73/78 et à la règle 6, sous b), ii), de l'annexe II de cette convention visent avant tout à définir le degré de diligence qui doit être observé pour éviter des pollutions liées à des avaries. Si chaque État définissait sa propre condition quant au degré de la faute et si ces normes s'appliquaient de surcroît cumulativement en haute mer, il serait difficile pour les acteurs de la navigation maritime d'évaluer leur responsabilité.

89. En revanche, on ne distingue pas d'objectif de Marpol 73/78 qui imposerait ou expliquerait tout simplement pourquoi seuls le capitaine et le propriétaire doivent éviter les rejets accidentels. Certes, ces deux personnes assument la responsabilité de l'ensemble du navire. On ne saurait cependant exclure de manière générale que d'autres personnes assument également une responsabilité et causent des dommages qui peuvent entraîner un rejet.

90. En outre, les dispositions pertinentes de la convention sur le droit de la mer visent à permettre une protection efficace du milieu marin. Celle-ci doit être réalisée grâce à des normes internationales communes, afin de définir de manière prévisible les exigences qui seront imposées à la navigation maritime. Il n'est pas nécessaire pour cela que la responsabilité soit limitée au capitaine et au propriétaire.

91. L'exclusion de toute responsabilité d'autres personnes aboutirait d'ailleurs à un résultat totalement différent de l'article III, paragraphe 4, deuxième alinéa, de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures⁵⁹, dans sa rédaction résultant du protocole de 1992⁶⁰. À la différence de Marpol 73/78, cette disposition prévoit expressément que seul le propriétaire est en principe civilement responsable, et non d'autres personnes telles que les membres de l'équipage, l'affrètement ou des personnes s'acquittant de services pour le navire. Ces personnes sont néanmoins responsables lorsqu'elles ont agi intentionnellement ou témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

92. Cela montre deux choses. D'une part, la responsabilité de certaines personnes pour des pollutions par les hydrocarbures n'est exclue que si cela a été expressément prévu

59 — Version allemande publiée au BGBl. 1975, II, p. 305.

60 — Le protocole est publié au JO 2004, L 78, p. 32. Une version complète de la convention se trouve par exemple sur le site <http://www.iopcfunds.org/npdf/Conventions%20English.pdf>.

et, d'autre part, la responsabilité en cas de comportement intentionnel ou téméraire avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement n'est pas limitée au propriétaire et au capitaine.

93. Il y a par conséquent lieu de lire la règle 11, sous b), ii), de l'annexe I de Marpol 73/78 et la règle 6, sous b), ii), de l'annexe II de cette convention en ce sens que le capitaine et le propriétaire n'y sont mentionnés qu'à titre d'exemple. Si, à titre exceptionnel, d'autres personnes sont également responsables des rejets causés par les avaries, elles sont soumises aux mêmes conditions que le capitaine et le propriétaire.

94. En conséquence, la directive 2005/35 n'enfreint ni Marpol 73/78 ni la convention sur le droit de la mer lorsqu'elle impute la responsabilité de rejets liés à des avaries à des personnes autres que le capitaine et le propriétaire.

b) Sur les conditions de la responsabilité personnelle

95. Il est vrai que l'article 5, paragraphe 2, de la directive 2005/35 semble avoir pour effet

que des personnes autres que le propriétaire, le capitaine ou l'équipage agissant sous l'autorité du capitaine ne sont pas soumises au critère consistant à savoir si elles ont agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, lequel a provoqué un rejet. En vertu de l'article 4 de ladite directive, leur responsabilité est appréciée au regard de la question de savoir si elles ont causé un rejet intentionnellement, témérairement ou à la suite d'une négligence grave. De l'avis des demanderesse au principal et de certains États membres, ce critère de responsabilité est plus strict que celui de Marpol 73/78.

96. Comme nous l'avons déjà démontré⁶¹, la convention sur le droit de la mer interdit à la Communauté de fixer, dans les zones maritimes concernées, des critères de responsabilité plus stricts que ceux qui sont prévus dans Marpol 73/78. Cela vaut en particulier pour les personnes autres que le capitaine et le propriétaire. Ces derniers doivent tout particulièrement veiller à éviter les avaries au navire qui pourraient provoquer des rejets de substances polluantes. S'ils ne sont responsables qu'en cas de comportement intentionnel ou téméraire avec conscience de la probabilité du dommage, d'autres personnes ne sauraient être soumises à des conditions de responsabilité plus rigoureuses.

61 — Voir points 60 et suiv. des présentes conclusions.

i) Sur la notion de témérité visée à l'article 4 de la directive 2005/35

responsabilité de Marpol 73/78 en matière de comportement non intentionnel.

97. La responsabilité du fait d'un comportement téméraire, prévue à l'article 4 de la directive 2005/35, pourrait déjà être plus rigoureuse que Marpol 73/78, étant donné que la conscience de la probabilité du dommage n'est pas mentionnée audit article 4. À cela s'ajoute que les versions linguistiques de la directive 2005/35 ne coïncident pas en ce qui concerne cette notion. En particulier, les versions grecque, maltaise et portugaise, tout au moins, parlent manifestement de négligence simple⁶², c'est-à-dire d'une faute plus légère que la négligence grave. De plus, les termes utilisés pour exprimer la témérité ne sont pas toujours définis de manière précise dans les différents ordres juridiques. Malgré les différences entre les versions linguistiques, l'article 4 de la directive 2005/35 doit cependant être interprété de façon uniforme dans tous les États membres en fonction de l'économie générale et de la finalité de la réglementation⁶³.

98. Étant donné que l'article 4 de la directive 2005/35 reprend tout au moins dans les versions linguistiques espagnole, anglaise et française, c'est-à-dire dans les trois langues communautaires dans lesquelles Marpol 73/78 fait foi, la terminologie de Marpol 73/78, il y a lieu de supposer que la notion de témérité vise à incorporer le critère de

99. Cette lecture de ladite disposition est également conforme à l'obligation d'interpréter les textes de droit communautaire dérivé, dans la mesure du possible, en conformité avec les accords internationaux conclus par la Communauté⁶⁴. Si la directive 2005/35 utilise d'autres notions dans d'autres versions linguistiques, celles-ci doivent également être interprétées de cette façon.

100. Dans le cadre de Marpol 73/78, la responsabilité du fait de rejets qui n'ont pas été provoqués intentionnellement se caractérise par deux critères, à savoir, d'une part, la conscience de la probabilité du dommage et, d'autre part, la témérité. La condition de la conscience indique clairement que l'auteur de l'infraction — comme cela est généralement le cas dans le cadre de l'application du critère de responsabilité de la témérité («recklessly») dans l'espace juridique anglo-américain — doit avoir été conscient des risques engendrés par son comportement. Le fait qu'il aurait dû connaître ces risques n'est pas suffisant⁶⁵.

101. En conséquence, il y a lieu d'interpréter la notion de témérité visée à l'article 4 de la

62 — «Améleia», en grec: «b'mod imprudenti», en maltais et: «com mera culpa», en portugais.

63 — Voir, notamment, arrêts du 12 novembre 1969, Stauder (29/69, Rec. p. 419, point 3); du 23 novembre 2006, ZVK (C-300/05, Rec. p. I-11169, point 16), et du 14 juin 2007, Euro Tex (C-56/06, Rec. p. I-4859, point 27).

64 — Arrêts Commission/Allemagne, précité (point 52); du 14 juillet 1998, Bettati (C-341/95, Rec. p. I-4355, point 20); Bellio F.lli, précité (point 33), et du 7 décembre 2006, SGAE (C-306/05, Rec. p. I-11519, point 35).

65 — Cela n'interdit toutefois pas de déduire la conscience de l'auteur de circonstances objectives qui permettent de conclure qu'il était conscient du risque.

directive 2005/35 en ce sens qu'un comportement téméraire suppose la conscience qu'un dommage se produirait probablement. Interprétée ainsi, elle n'est pas contraire à Marpol 73/78 ou à la convention sur le droit de la mer.

ii) Sur la notion de négligence grave visée à l'article 4 de la directive 2005/35

102. Une contrariété avec Marpol 73/78 pourrait cependant résulter du fait que l'article 4 de la directive 2005/35 prévoit une responsabilité en cas de négligence grave.

103. La notion de négligence grave est susceptible de revêtir des significations sensiblement différentes dans les systèmes juridiques des divers États membres⁶⁶. Nous n'avons pas connaissance d'une définition de cette notion par le droit communautaire. Néanmoins, la Cour a dégagé des critères relatifs à l'application de la notion de «négligence manifeste» au sens de l'article 239, paragraphe 1, deuxième tiret, du code des douanes⁶⁷. Il s'agit de la complexité des dispositions dont l'inexécution a fait naître une dette douanière ainsi que de l'expé-

rience professionnelle et de la diligence de l'opérateur⁶⁸.

104. L'expérience professionnelle de l'opérateur est un critère subjectif, tandis que la diligence décrit le critère que tous les opérateurs doivent respecter⁶⁹. La négligence grave vise par conséquent un manquement particulièrement sérieux aux obligations de diligence. En revanche, la conscience qu'un dommage se produirait probablement n'est pas absolument nécessaire dans le cadre de la négligence grave. Interprété ainsi, ce critère de responsabilité serait plus rigoureux que celui prévu par Marpol 73/78.

105. Il est à supposer que cette interprétation dans le sens d'un critère rigoureux est conforme aux objectifs du législateur lors de l'adoption de la directive 2005/35. Étant donné qu'il a ajouté la négligence grave aux deux critères de responsabilité mentionnés dans Marpol 73/78, il a voulu étendre le fondement de la responsabilité⁷⁰.

106. Le durcissement est également confirmé par les causes d'exonération de responsabilité de l'article 5, paragraphe 2, de

66 — Conclusions de l'avocat général Léger dans l'affaire *Traghetti del Mediterraneo* (arrêt du 13 juin 2006, C-173/03, Rec. p. I-5177, point 100).

67 — Règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil, du 12 octobre 1992, établissant le code des douanes communautaire (JO L 302, p. 1).

68 — Arrêt du 11 novembre 1999, *Söhl & Söhlke* (C-48/98, Rec. p. I-7877, point 56).

69 — Voir l'application qui en a été faite dans l'arrêt du 13 mars 2003, *Pays-Bas/Commission* (C-156/00, Rec. p. I-2527, point 99).

70 — Pour les eaux territoriales, cela ressort de l'exposé des motifs de la position commune (CE) n° 3/2005 arrêtée par le Conseil, le 7 octobre 2004, en vue de l'adoption de la directive 2004/.../CE du Parlement européen et du Conseil relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions (JO 2005, C 25 E, p. 29).

la directive 2005/35, qui renvoient à Marpol 73/78. Cette exonération n'a d'effet pratique que si les catégories de personnes visées sont en principe soumises à des conditions de responsabilité différentes et plus rigoureuses que celles fixées par Marpol 73/78.

107. Cela étant, les textes de droit communautaire dérivé doivent être interprétés, dans la mesure du possible, en conformité avec les accords internationaux conclus par la Communauté. En effet, en vertu de l'article 300, paragraphe 7, CE, ces accords lient les institutions de la Communauté. Ils ne sauraient être enfreints par le droit dérivé, par rapport auquel ils ont la primauté⁷¹.

108. Par conséquent, l'interprétation conforme au droit international doit l'emporter sur les autres méthodes d'interprétation. Cette obligation n'est limitée que par les règles et les principes qui sont supérieurs aux obligations de droit international de la Communauté. Il s'agit notamment des principes généraux du droit et, en particulier, du principe de sécurité juridique. Une interprétation *contra legem* est par conséquent exclue⁷².

109. En ce sens, la notion de négligence grave peut également être interprétée restric-

tivement⁷³ de manière à ne pas sortir du cadre de Marpol 73/78. Comme le montre une étude du service de recherche et de documentation de la Cour de justice, l'action téméraire en connaissance du fait qu'un dommage en résulterait probablement, comme l'exige Marpol 73/78, est considérée dans de nombreux ordres juridiques comme une forme de négligence grave, qui est le critère de responsabilité fixé par la directive 2005/35. En Allemagne, on parlerait vraisemblablement de négligence grave délibérée («bewusste grobe Fahrlässigkeit»)⁷⁴. Le manquement particulièrement important à l'obligation de diligence, qui caractérise la négligence grave, peut par conséquent être réduit à un comportement téméraire avec conscience de la probabilité d'un dommage, au sens de la règle 11, sous b), ii), de l'annexe I de Marpol 73/78 et de la règle 6, sous b), ii), de l'annexe II de cette convention.

110. Certes, cette interprétation n'épuiserait pas le sens du libellé de la directive 2005/35, car la conscience de la probabilité d'un dommage n'est pas requise normalement pour que la négligence grave soit constituée. Toutefois, elle resterait en tout cas dans le cadre du libellé. En outre, la portée de la négligence grave pourrait être déterminée de manière beaucoup plus précise, étant donné que les circonstances extérieures à la personne de l'auteur du dommage revêtraient une importance nettement moins grande que la circonstance subjective de la connaissance.

71 — Arrêts précités *Commission/Allemagne* (point 52) et *Bellio F.lli* (point 33).

72 — Voir arrêts du 16 juin 2005, *Pupino* (C-105/03, Rec. p. I-5285, points 44 et 47), en ce qui concerne l'interprétation conforme à une décision-cadre, ainsi que du 4 juillet 2006, *Adeneler e.a.* (C-212/04, Rec. p. I-6057, point 110), en ce qui concerne l'interprétation conforme à une directive.

73 — En ce qui concerne une interprétation restrictive conforme aux droits fondamentaux, voir arrêt du 27 juin 2006, *Parlement/Conseil* (C-540/03, Rec. p. I-5769, points 97 et suiv.).

74 — Gass, W., in Ebenroth, Boujong, Joost, *Handelsgesetzbuch*, 1^{re} éd. 2001, article 435, point 5.

111. Si l'on retient cette interprétation, qui s'impose eu égard aux engagements internationaux de la Communauté, les dispositions combinées des articles 4 et 5, paragraphe 2, de la directive 2005/35 ne sortent pas du cadre tracé par Marpol 73/78 et ne sont par conséquent pas contraires à la convention sur le droit de la mer si on les applique aux actes commis dans les détroits, dans la zone économique exclusive et en haute mer.

112. Par conséquent, l'examen de la première question préjudicielle n'a révélé aucun élément de nature à mettre en cause la validité de dispositions de la directive 2005/35.

C — Sur les deuxième et troisième questions, relatives à la responsabilité dans les eaux territoriales

113. Les deuxième et troisième questions portent sur le critère de responsabilité constitué par la négligence grave dans les eaux territoriales et il y a par conséquent lieu de les traiter ensemble.

114. Elles résultent du fait qu'en vertu des articles 4 et 5 de la directive 2005/35, toutes les personnes, c'est-à-dire aussi le propriétaire, le capitaine et l'équipage, sont soumises dans les eaux territoriales au critère de responsabilité de la négligence grave. En effet, les exceptions de l'article 5, paragraphe 2, de

la directive 2005/35 ne s'appliquent qu'aux zones mentionnées à l'article 3, paragraphe 1, sous c) à e), de celle-ci, à savoir les détroits, la zone économique exclusive et la haute mer, et non aux eaux territoriales qui sont mentionnées audit paragraphe 1, sous b).

115. Ces questions seraient réglées si la notion de négligence grave avait, pour les actes commis dans les eaux territoriales, le même contenu que pour les actes commis dans les détroits, dans la zone économique exclusive et en haute mer. En effet, dans ce cas, un rejet résultant d'une négligence grave supposerait, conformément aux considérations qui précèdent, un comportement téméraire assorti de la conscience de la vraisemblance d'un dommage. Cette interprétation garantirait l'interprétation uniforme de la notion de négligence grave dans le cadre de la directive 2005/35 et exclurait en même temps tout conflit avec Marpol 73/78.

116. L'interprétation restrictive de la notion de négligence grave en dehors des eaux territoriales découle toutefois du seul souci d'empêcher la violation par la Communauté de ses engagements internationaux. Le libellé, l'économie et des indices tirés du processus législatif incitent en revanche à définir plus largement la négligence grave⁷⁵, à savoir comme un manquement sérieux aux obligations de diligence, sans que la conscience de la probabilité d'un dommage soit nécessaire.

⁷⁵ — Voir points 103 et suiv. des présentes conclusions.

117. En conséquence, la transposition de cette interprétation restrictive de la notion de négligence grave aux eaux territoriales ne peut être justifiée que si elle s'impose en raison des engagements internationaux de la Communauté.

118. L'article 2 de la convention sur le droit de la mer établit que la souveraineté des États côtiers s'étend à la mer territoriale (paragraphe 1) et qu'elle doit être exercée dans les conditions prévues par les dispositions de cette convention et les autres règles du droit international (paragraphe 3). Aux termes de l'article 211, paragraphe 4, de la même convention, les États côtiers peuvent, dans l'exercice de leur souveraineté sur leur mer territoriale, adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires étrangers. Il est précisé que cela s'applique également aux navires exerçant le droit de passage inoffensif. Ces lois et règlements, conformément à la partie II, section 3, de ladite convention, ne doivent pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers. Il n'y a aucun renvoi aux normes internationales généralement acceptées, contrairement à ce que prévoient les dispositions applicables aux eaux extérieures à la mer territoriale.

119. Les demanderesses au principal ainsi que la République hellénique, la République de Chypre et la République de Malte considèrent que la responsabilité du fait de la négligence grave porte atteinte au droit de passage inoffensif. Ils invoquent en particulier l'article 19, paragraphe 2, sous h), de la convention sur le droit de la mer. En vertu de cette disposition, un passage n'est plus inoffensif lorsque le navire cause une pollution *délibérée* et grave, en violation de ladite

convention. Cela exclurait la responsabilité pour négligence grave.

120. Cet argument méconnaît cependant le fait que des dispositions relatives à la protection de l'environnement sont également licites dans le cadre du passage inoffensif. En effet, comme le soulignent par exemple le Royaume de Danemark et la République d'Estonie, l'article 21, paragraphe 1, sous f), de la convention sur le droit de la mer indique clairement que l'État côtier peut adopter, en conformité avec les dispositions de cette convention et les autres règles du droit international, des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale, qui peuvent porter sur la préservation de l'environnement de l'État côtier et la prévention, la réduction et la maîtrise de sa pollution. Aux termes de l'article 21, paragraphe 4, de la même convention, les navires étrangers se conforment à ces lois et règlements pendant le passage inoffensif. Ici non plus, l'application de normes internationales généralement acceptées n'est en principe pas prévue. Elle vise uniquement, aux termes du paragraphe 2 dudit article 21, la conception, la construction ou l'armement des navires étrangers.

121. Peu importe à cet égard de savoir quelles sont les limites de cette compétence législative des États côtiers. Il est possible qu'elle n'englobe pas des dispositions protectrices de l'environnement qui empêchent totalement le passage. La souveraineté de l'État côtier pourrait également ne pas s'étendre à l'application de sanctions à des navires en mer. L'article 4 de la directive 2005/35 ne va toutefois pas aussi loin et, en particulier, il n'interdit pas le passage et n'impose pas certaines mesures d'exécution

à l'égard des navires en transit. Au contraire, les États membres doivent uniquement interdire certains comportements qui ne sont pas nécessaires pour le passage. À cet égard, le critère de diligence relativement modéré de Marpol 73/78 n'est que faiblement durci. Cela doit être possible au titre des règles visant à prévenir et à réduire la pollution conformément à l'article 21, paragraphe 1, sous f), de la convention sur le droit de la mer.

122. Contrairement à ce que soutient la République de Chypre, le renvoi aux autres règles du droit international, opéré par les articles 2, paragraphe 3, et 21, paragraphe 1, sous f), de la convention sur le droit de la mer, n'a pas pour effet que la Communauté est liée par Marpol 73/78 dans les eaux territoriales. Étant donné que la Communauté n'est pas partie à cette dernière convention et que la convention sur le droit de la mer ne renvoie pas à Marpol 73/78 en ce qui concerne les eaux territoriales, Marpol 73/78 ne comporte pas d'autres règles du droit international pour la Communauté⁷⁶.

123. C'est donc à juste titre que le Royaume de Danemark, la République d'Estonie, le Royaume d'Espagne, la République française, le Royaume de Suède et le Royaume-Uni ainsi que le Parlement, le Conseil et la Commission soutiennent que la convention sur le droit de la mer ne restreint pas la compétence législative en matière de protection de l'environnement dans les eaux territoriales à la mise en œuvre des normes internationales acceptées, et en particulier à la mise en œuvre de Marpol

73/78, à la différence de ce qui se passe pour les zones maritimes examinées dans le cadre de la réponse à la première question. Cette conclusion résulte déjà du fait que les eaux territoriales relèvent du territoire national de l'État côtier et que celui-ci n'a en principe pas besoin que la convention sur le droit de la mer lui attribue une compétence législative sur ce territoire.

124. Les demanderesses au principal ainsi que la République hellénique, la République de Chypre et la République de Malte soutiennent en outre que Marpol 73/78 empêche également les États parties à cette convention d'adopter des dispositions plus sévères dans les eaux territoriales. Selon elles, Marpol 73/78 est un compromis exhaustif en matière de lutte contre la pollution due à des rejets de navires. Ces parties estiment donc manifestement que Marpol 73/78 autorise les rejets non interdits par la convention.

125. Toutefois, si l'on se place dans le cadre de la thèse que nous défendons⁷⁷, cet argument ne saurait remettre en question la validité de la directive 2005/35, ne serait-ce que parce que, selon cette thèse, Marpol 73/78 ne lie pas la Communauté en l'absence d'un renvoi figurant dans la convention sur le droit de la mer. Ce n'est donc qu'à titre subsidiaire, pour le cas où la Cour aboutirait à un autre résultat, en s'appuyant par exemple sur l'arrêt Pays-Bas/Parlement et Conseil, précité, que nous examinerons si Marpol 73/78 requiert également, pour les eaux territoriales, l'interprétation restrictive appli-

76 — Voir points 37 et suiv. des présentes conclusions.

77 — Voir points 71 et suiv. des présentes conclusions.

quée aux actes commis en dehors des eaux territoriales.

126. Le texte de Marpol 73/78 ne fait pas apparaître que cette convention entend également réglementer de manière exhaustive les rejets interdits à partir de navires à l'intérieur des eaux territoriales. Marpol 73/78 exige que certains rejets soient interdits, instruits et poursuivis. Les dispositions pertinentes figurent aux articles 1^{er}, 4 et 6 de cette convention, ainsi qu'aux règles 9 de l'annexe I et 5 de l'annexe II de celle-ci. Comme cela a été exposé dans la décision de renvoi ainsi que par les demanderesses au principal, la République de Chypre, et la République de Malte, les annexes I et II de Marpol 73/78 lient dans leur intégralité les parties à la convention en vertu de l'article 14, paragraphe 1, de la même convention.

127. Ces dispositions définissent des normes minimales, contraignantes pour les États parties à Marpol 73/78, en matière de dispositions protectrices à l'égard des rejets de substances nocives par les navires en mer. Comme nous l'avons déjà démontré, ces normes minimales deviennent, du fait de la combinaison avec les dispositions de la convention sur le droit de la mer, les seules normes protectrices licites dans la zone économique exclusive, dans les détroits et en haute mer.

128. Parmi les dispositions susmentionnées de Marpol 73/78, il n'en existe cependant

qu'une, à savoir l'interdiction des rejets d'hydrocarbures figurant à la règle 9 de l'annexe I de cette convention, qui pourrait peut-être être interprétée comme l'autorisation expresse de certains rejets. En effet, il y est indiqué que tous les rejets sont interdits, «sauf lorsque toutes les conditions suivantes se trouvent réunies». Ces conditions concernent le rejet de faibles quantités d'hydrocarbures pendant l'exploitation du navire. Ceux-ci ne sont pas non plus interdits par la directive 2005/35, l'article 5, paragraphe 1, de celle-ci reprenant intégralement cette exception. Il n'y a donc pas lieu de statuer en l'espèce sur le point de savoir si Marpol 73/78 autorise effectivement ces rejets.

129. Le critère de responsabilité de la règle 11, sous b), ii), de l'annexe I de Marpol 73/78 a en revanche une tout autre fonction, du point de vue de la technique législative, que l'exception figurant à la règle 9 de la même annexe. En effet, lorsque le propriétaire ou le capitaine n'ont pas agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ladite règle 9 n'est pas applicable. Il en est de même en ce qui concerne la combinaison entre la règle 5 de l'annexe II de Marpol 73/78 et la règle 6, sous b), ii), de la même annexe. Par conséquent, Marpol 73/78 ne comporte aucune disposition applicable aux rejets liés à des avaries dans ces conditions. L'absence de règle ne peut normalement pas être interprétée comme valant autorisation.

130. Si l'on ne peut donc pas y voir d'autorisation, le texte de Marpol 73/78 comporte en revanche des éléments indiquant que

des règles plus strictes seraient licites dans certaines circonstances. L'article 9, paragraphe 2, de Marpol 73/78, en particulier, constate expressément que cette convention ne saurait porter atteinte à la juridiction des États côtiers, telle qu'elle a été définie dans le cadre de la convention sur le droit de la mer. Or, comme nous l'avons déjà exposé, la convention sur le droit de la mer autorise des dispositions protectrices plus sévères dans les eaux territoriales.

rigoureuses ne sont possibles que lorsque Marpol 73/78 les prévoit expressément. Même si les États parties n'ont pu se mettre d'accord sur une telle règle plus stricte, comme le soutiennent les demanderesse au principal et la République hellénique, il n'en résulte pas pour autant, et il s'en faut de beaucoup, qu'ils ont adopté, en concluant Marpol 73/78, des normes protectrices exhaustives pour toutes les zones de la mer.

131. De surcroît, le deuxième considérant de Marpol 73/78 reconnaît que les déversements, notamment ceux par négligence ou accidentels, constituent une source grave de pollution. Il serait par conséquent surprenant que Marpol 73/78 exonère ces formes de rejets en toutes circonstances.

134. Certes, une proposition du Canada visant à inscrire dans Marpol 73/78 une habilitation à l'adoption de dispositions plus rigoureuses a été rejetée à l'époque, aux dires des demanderesse au principal. Cependant, la Commission souligne à juste titre que les travaux préparatoires de Marpol 73/78 produits par les demanderesse au principal elles-mêmes incitent plutôt à penser que la question de normes protectrices plus rigoureuses devait, de l'avis de nombreux participants aux négociations, être réglée par la convention sur le droit de la mer⁷⁸.

132. La portée universelle au sens du cinquième considérant de Marpol 73/78, qui a été soulignée par les demanderesse au principal, ne fait pas obstacle à cela. Elle ne concerne que les substances visées, à savoir qu'il s'agit de compléter les règles relatives aux pollutions par les hydrocarbures par des règles relatives au rejet de substances chimiques. En revanche, on ne saurait déduire de ce considérant que le critère de responsabilité doit être appliqué de manière exhaustive et universelle.

135. Dans la mesure où les discussions ont porté sur des normes plus strictes, ce qui importait aux États au cours des négociations, c'était de veiller à ce que les exigences devant être satisfaites par les navires en vertu de Marpol 73/78 ne puissent pas être renforcées unilatéralement. Cela est garanti aujourd'hui

133. Il serait par conséquent excessif de prétendre, comme le fait la République hellénique, que des dispositions protectrices plus

78 — Voir, en ce sens, Khee-Jin Tan, A., op. cit., p. 184 et suiv.

pour les eaux territoriales par un renvoi de l'article 21, paragraphe 2, de la convention sur le droit de la mer aux normes internationales concernant les navires, c'est-à-dire en particulier Marpol 73/78⁷⁹. En revanche, un tel renvoi fait précisément défaut en ce qui concerne le critère de responsabilité.

136. En conséquence, les travaux préparatoires de Marpol 73/78 démentent également le fait que Marpol 73/78 adopte des dispositions exhaustives. Il y a lieu de considérer au contraire que les compétences des États côtiers découlent de la convention sur le droit de la mer qui ne confère pas de caractère impératif à Marpol 73/78 en ce qui concerne les eaux territoriales.

137. Dès lors, ni la convention sur le droit de la mer ni Marpol 73/78 n'appellent, pour ce qui est des eaux territoriales, une interprétation restrictive de la notion de négligence grave conformément au critère de responsabilité de la règle 11, sous b), ii), de l'annexe I de Marpol 73/78 et de la règle 6, sous b), ii), de l'annexe II de la même convention.

79 — Il a par ailleurs été question d'exigences renforcées en ce qui concerne les navires et leur équipage, mais non d'un critère de responsabilité plus strict, dans un mémoire commun déposé par plusieurs États membres dans le cadre d'une procédure devant la Supreme Court (États-Unis), qui est cité par les demanderesse au principal (annexe 16 des observations desdites demanderesse). Cette procédure portait sur des règles plus rigoureuses de l'État de Washington [voir «Petition for a Writ of Certiorari» des États-Unis dans la procédure n° 98 1701, United States of America, Locke, G., e.a. (<http://www.usdoj.gov/osg/briefs/1998/2pet/7pet/98-1701.pet.aa.pdf>, p. 9)]. Toutefois, le fait que la nécessité de normes harmonisées en ce qui concerne les navires et les équipages ait été soulignée dans ce mémoire n'est pas en contradiction avec la préconisation d'un critère de responsabilité plus strict.

138. Force est de constater, en résumé, que l'examen des deuxième et troisième questions préjudicielles n'a révélé aucun élément de nature à mettre en cause la validité de dispositions de la directive 2005/35.

D — Sur la quatrième question, relative au principe de sécurité juridique

139. Par sa quatrième question, la juridiction de renvoi souhaite être éclairée sur le point de savoir si l'utilisation de l'expression «négligence grave» à l'article 4 de la directive 2005/35 méconnaît le principe de sécurité juridique. À cet égard, elle songe en particulier au risque que les États membres ne transposent pas et n'appliquent pas cette notion de manière uniforme. À son avis, des éclaircissements supplémentaires sont nécessaires pour orienter la pratique des États membres.

140. Aucune des parties ne semble contester la notion de négligence grave lorsqu'elle est entendue, conformément à Marpol 73/78, comme visant la témérité avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, comme cela a été préconisé ci-dessus pour la haute mer, les détroits et la zone économique exclusive. La juridiction de renvoi ne devrait pas non plus avoir d'objections à cet égard, car la signification de la négligence grave est nettement précisée par cette interprétation.

141. Cette position est intéressante, car la terminologie de Marpol 73/78 ne garantit pas non plus une application uniforme au sein de la Communauté. En effet, une étude réalisée par le service de recherche et de documentation de la Cour de justice démontre que la notion de témérité n'est pas connue dans tous les ordres juridiques de la Communauté. La transposition allemande de Marpol 73/78 utilise la condition de la négligence simple, bien que le critère de la témérité soit connu en droit pénal allemand. En comparaison avec ces disparités, la directive 2005/35 contribue, conformément à son troisième considérant, à l'application uniforme de Marpol 73/78 dans la Communauté.

142. Toutefois, il ne saurait être question en l'espèce que du point de savoir si la notion de négligence grave en matière d'actes commis dans les eaux territoriales, dans lesquelles son interprétation n'est pas limitée au critère de responsabilité de Marpol 73/78, est compatible avec le principe de sécurité juridique.

143. Le principe de sécurité juridique exige, notamment, qu'une réglementation soit claire et précise, afin que les justiciables puissent connaître sans ambiguïté leurs droits et obligations et prendre leurs dispositions en conséquence⁸⁰. Il est concrétisé, pour les délits et les peines, par le principe de légalité (*nullum crimen, nulla poena sine lege*),

qui a notamment été consacré à l'article 7, paragraphe 1, de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, signée à Rome le 4 novembre 1950⁸¹. Ce principe implique que la loi définisse clairement les infractions et les peines qui les répriment. Cette condition se trouve remplie lorsque le justiciable peut savoir, à partir du libellé de la disposition pertinente et au besoin à l'aide de l'interprétation qui en est donnée par les tribunaux, quels actes et omissions engagent sa responsabilité pénale⁸².

144. Il n'est toutefois pas nécessaire que la directive 2005/35 satisfasse à ces critères, car elle ne peut pas, en tant que directive, comporter des normes pénales directement applicables⁸³. Ces dernières doivent être adoptées par les États membres. Si des dispositions d'une directive ne sont pas suffisamment précises pour satisfaire aux exigences de légalité, il appartient au législateur

80 — Arrêts du 9 juillet 1981, *Gondrand et Garancini* (169/80, Rec. p. 1931, point 17); du 13 février 1996, *Van Es Douane Agenten* (C-143/93, Rec. p. I-431, point 27); du 14 avril 2005, *Belgique/Commission* (C-110/03, Rec. p. I-2801, point 30), ainsi que *IATA et ELFAA*, précité (point 68).

81 — Voir également arrêt du 3 mai 2007, *Advocaten voor de Wereld* (C-303/05, Rec. p. I-3633, point 49), qui renvoie aux arrêts du 12 décembre 1996, *X* (C-74/95 et C-129/95, Rec. p. I-6609, point 25), et du 28 juin 2005, *Dansk Rørindustri e.a./Commission* (C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P à C-208/02 P et C-213/02 P, Rec. p. I-5425, points 215 à 219).

82 — Arrêt *Advocaten voor de Wereld*, précité (point 50) qui se réfère à l'arrêt de la Cour eur. D. H., *Coëme e.a. c. Belgique* du 22 juin 2000 (*Recueil des arrêts et décisions* 2000-VII, § 145). Voir également Cour eur. D. H., arrêts *Achour c. France* du 29 mars 2006 (§ 41) et *Cantoni c. France* du 15 novembre 1996 (*Recueil des arrêts et décisions* 1996-V, p. 1627, § 29).

83 — Voir à cet égard l'arrêt *X* (précité note 81, points 24 et suiv.), qui renvoie aux arrêts de la Cour eur. D. H., *Kokkinakis c. Grèce* du 25 mai 1993 (série A n° 260-A, § 52) et *S. W./Royaume-Uni et C. R./Royaume-Uni* du 22 novembre 1995 (série A n° 335-B, § 35, et 335-C, § 33). Voir également arrêts de la Cour du 10 juillet 1984, *Kirk* (63/83, Rec. p. 2689, point 22); du 8 octobre 1987, *Kolpinghuis Nijmegen* (80/86, Rec. p. 3969, point 13); du 26 septembre 1996, *Arcaro* (C-168/95, Rec. p. I-4705, point 42); du 7 janvier 2004, *X* (C-60/02, Rec. p. I-651, points 61 et suiv.), ainsi que *Dansk Rørindustri e.a./Commission*, précité (point 221). Voir également, pour plus de détails, nos conclusions dans les affaires *Niselli* (arrêt du 11 novembre 2004, C-457/02, Rec. p. I-10853, points 53 et suiv.) ainsi que *Berlusconi e.a.* (arrêt du 3 mai 2005, C-387/02, C-391/02 et C-403/02, Rec. p. I-3565, points 140 et suiv.).

national d'y remédier lors de la transposition en tenant compte des particularités de l'ordre juridique national⁸⁴. Cela ne met pas en cause la validité de la directive, mais, tout au plus, son effet d'harmonisation.

145. Toutefois, même si l'on appliquait le principe de légalité à des dispositions de la directive 2005/35 dépourvues d'effet direct, l'article 4 de celle-ci satisferait à ses exigences. Il réclame la définition et l'application du critère de responsabilité de la négligence grave dans les eaux territoriales. Il est constant que la notion de négligence, tout au moins, est connue dans les systèmes juridiques et qu'elle peut également engager la responsabilité pénale, à des degrés divers. La violation d'obligations de diligence, également soulignée par les demanderessees au principal, est déterminante. Comme la Cour l'a indiqué en ce qui concerne la négligence manifeste, les obligations de diligence doivent être définies de deux façons, à savoir, d'une part, au moyen d'un critère objectif applicable à toutes les personnes du groupe considéré et, d'autre part, eu égard à ce que l'on peut subjectivement attendre de l'opérateur, en particulier en fonction de son expérience professionnelle⁸⁵.

146. Dans le cas de la navigation maritime, et en particulier du transport de substances dangereuses, il faut assurément faire preuve

d'une grande prudence avant de conclure à l'existence de telles obligations de diligence. En effet, la société assume en principe les risques liés à l'exploitation légale des navires. Dès lors, si des obligations de diligence ne sont pas expressément inscrites dans des instruments juridiques particuliers, elles doivent être reconnues le plus largement possible dans les milieux commerciaux intéressés (*lege artis*) pour pouvoir avoir une portée pénale. Il en est a fortiori ainsi dans le cadre de l'article 4 de la directive 2005/35, car le critère de responsabilité de la négligence grave qui y est utilisé suppose un comportement délictueux aggravé par rapport à la négligence simple.

147. En conséquence, la lecture de la directive ne permet pas à elle seule d'identifier les obligations de diligence qui doivent être appliquées. Cela n'est cependant pas nécessaire pour satisfaire à l'impératif de prévisibilité. La portée de cette notion dépend dans une large mesure du contenu du texte dont il s'agit, du domaine qu'il couvre ainsi que du nombre et de la qualité de ses destinataires. La prévisibilité ne s'oppose pas à ce que la personne concernée soit amenée à recourir à des conseils éclairés pour évaluer, à un degré raisonnable dans les circonstances de la cause, les conséquences pouvant résulter d'un acte déterminé. Il en va spécialement ainsi des professionnels, tels que les opérateurs du transport maritime, habitués à devoir faire preuve d'une grande prudence dans l'exercice de leur métier. Aussi peut-on attendre d'eux qu'ils mettent un soin particulier à évaluer les risques qu'il comporte⁸⁶.

84 — Il serait ainsi opportun d'utiliser directement, au lieu de la rédaction de l'article 4 de la directive 2005/35, qui prête à confusion, la formulation de Marpol 73/78 en ce qui concerne la responsabilité en dehors des eaux territoriales.

85 — Voir point 103 des présentes conclusions.

86 — Voir arrêt *Dansk Rørindustri e.a./Commission*, précité (point 219), qui se réfère à l'arrêt de la Cour eur. D. H., *Cantoni c. France*, précité (§ 35).

148. Certes, il y a donc lieu de partir de l'idée que seuls les tribunaux peuvent en dernière analyse délimiter de façon précise des obligations de diligence. Toutefois, cela est compatible avec l'article 7 de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. On ne saurait interpréter cette disposition comme proscrivant la clarification graduelle des règles de la responsabilité pénale, ainsi que l'évolution progressive du droit pénal, par l'interprétation judiciaire d'une affaire à l'autre, à condition que le résultat soit cohérent avec la substance de l'infraction et raisonnablement prévisible⁸⁷. Nous n'avons connaissance d'aucune affaire dans laquelle la Cour européenne des droits de l'homme aurait contesté l'application des notions de négligence ou de négligence grave en droit pénal.

149. On peut en outre attendre des gens de mer qu'ils ne règlent pas leur comportement de façon à aller jusqu'aux limites de ce qui pénalement autorisé, mais qu'ils fassent plutôt preuve de plus de diligence que ce qui découle de leurs obligations pénales. Cela s'explique notamment par les risques, liés à la navigation maritime et soulignés lors de l'audience, pour le corps, la vie, le navire et la cargaison qui leur a été confiée. Il existe également, tout au moins dans le cas de la pollution par les hydrocarbures, des risques considérables de mise en cause de la responsabilité civile, essentiellement au titre de

la responsabilité sans faute, en vertu de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures⁸⁸.

150. Dans la mesure où la juridiction de renvoi craint une transposition et une application non uniformes dans les États membres, il y a lieu de rappeler, tout d'abord, que les États membres sont libres, en vertu de l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive 2005/35, d'adopter des dispositions protectrices plus strictes, conformes au droit international. Ladite directive n'instaure par conséquent pas de normes uniformes et exhaustives, mais instaure uniquement des exigences minimales qui, de par leur nature, ne doivent pas nécessairement être transposées de manière uniforme dans les États membres.

151. La présente procédure contribue d'ailleurs à préciser la notion de négligence grave au sens de l'article 4 de la directive 2005/35. Si la Cour nous suit, il sera indiqué clairement, en particulier, que cette notion peut revêtir dans les eaux territoriales un sens différent de celui qu'elle revêt dans les autres zones de la mer, dans lesquelles elle doit être interprétée conformément à Marpol 73/78.

87 — Cour. eur. D. H., arrêts S. W. c. Royaume-Uni, précité (§ 36); C. R. c. Royaume-Uni, précité (§ 34), Streletz, Kefler et Krenz c. Allemagne du 22 mars 2001 (*Recueil des arrêts et décisions* 2001-II, § 50) ainsi que Radio France e.a. c. France du 30 mars 2004 (*Recueil des arrêts et décisions* 2004-II, § 20).

88 — Voir point 91 des présentes conclusions.

152. Si elles ont d'autres doutes, les juridictions des États membres peuvent s'adresser à la Cour conformément à l'article 234 du traité. Le cas échéant, les juridictions de dernière instance sont mêmes tenues de le faire, notamment en cas de divergences entre les jurisprudences des juridictions suprêmes des États membres⁸⁹.

153. Cette garantie juridictionnelle d'une transposition et d'une application uniformes de la directive 2005/35 est complétée par la mission de la Commission qui consiste, en vertu de l'article 211 du traité, à veiller au respect du droit dérivé et, le cas échéant, en vertu de l'article 226 CE, à introduire un recours en manquement.

154. Enfin, l'argument, avancé par les demanderesse au principal et la République hellénique, d'une mise en jeu éventuellement abusive de la responsabilité pour négligence grave en cas d'accidents importants ne confirme pas la violation du principe de la sécurité juridique ou de la légalité du droit pénal. On ne peut jamais totalement exclure les abus. En particulier, les exemples récents concernant le Royaume d'Espagne et la République française, invoqués à l'appui de cette thèse, montrent qu'il n'est pas besoin de

la directive 2005/35 pour soustraire les gens de mer à des poursuites qu'ils considèrent comme excessives.

155. Quant à l'argument tiré de l'insuffisance de motivation qui a été soulevé par les demanderesse au principal, il n'est pas nécessaire de l'examiner, car la juridiction de renvoi a déjà réfuté ces doutes⁹⁰. Étant donné qu'il s'agit, dans le cas de la directive 2005/35, d'un acte destiné à une application générale, que la motivation peut dès lors se borner à indiquer, d'une part, la situation d'ensemble qui a conduit à son adoption et, d'autre part, les objectifs généraux qu'elle se propose d'atteindre⁹¹, il ne semble pas que l'on puisse parler en l'occurrence d'insuffisance de motivation.

156. En conséquence, l'examen de la quatrième question préjudicielle n'a pas non plus révélé d'élément de nature à mettre en cause la validité de dispositions de la directive 2005/35.

89 — Arrêt du 15 septembre 2005, *Intermodal Transports* (C-495/03, Rec. p. I-8151, points 38 et suiv. ainsi que jurisprudence citée).

90 — Arrêt du 11 novembre 1997, *Eurotunnel e.a.* (C-408/95, Rec. p. I-6315, points 33 et suiv.).

91 — Arrêt *IATA et ELFAA*, précité (point 67).

V — Conclusion

157. Nous proposons par conséquent à la Cour de répondre comme suit aux questions préjudicielles posées par la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court):

«L'examen des questions posées n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité de la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil, du 7 septembre 2005, relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions.»