

## CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL

JULIANE KOKOTT

prezentate la 20 noiembrie 2007<sup>1</sup>**I — Introducere**

1. În speță, este necesar să se examineze dacă dispozițiile Directivei 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni în caz de încălcare<sup>2</sup> sunt compatibile cu dreptul de rang superior.
2. International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko), International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo), Greek Shipping Co-operation Committee, Lloyd's Register și International Salvage Union (denumite în continuare „reclamantii”) au formulat o acțiune comună în fața High Court of Justice împotriva Ministerului Transporturilor britanic, având ca obiect transpunerea planificată a directivei. Societățile sus-menționate sunt organizații importante în sectorul transportului maritim internațional. Astfel, Intertanko reprezintă aproape 80 % din efectivul de tancuri petroliere la nivel mondial.
3. Problema în discuție este dacă articolele 4 și 5 din Directiva 2005/35 sunt compatibile cu Convenția Organizației Națiunilor Unite privind dreptul mării, semnată la Montego Bay la 10 decembrie 1982<sup>3</sup> (denumită în continuare „Convenția privind dreptul mării”), la care Comunitatea a aderat în 1998<sup>4</sup> și cu Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 1973 și cu protocolul la aceasta din 1978<sup>5</sup> (denumită în continuare „Marpol 73/78”). Aceste dispoziții reglementează răspunderea penală pentru deversări ilicite. Rezervele rezultă înainte de toate din faptul că directiva prevede, aparent, un criteriu mai strict al răspunderii decât Marpol 73/78. Conform directivei, termenul „neglijență gravă” este în special suficient, în timp ce Marpol 73/78 prevede cel puțin imprudența, precum și conștientizarea faptului că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea.
4. În plus, se ridică problema dacă neglijența gravă drept criteriu al răspunderii este compatibilă cu principiul securității juridice.

1 — Limba originală: germana.

2 — JO L 255, p. 11, Ediție specială, 15/vol. 15, p. 158.

3 — A treia Conferință a Organizației Națiunilor Unite privind dreptul mării, Official Documents, vol. XVII, 1984, Doc. A/ Conf. 62/122, p. 157-231.

4 — Decizia 98/392/CE a Consiliului din 23 martie 1998 privind încheierea de către Comunitatea Europeană a Convenției Organizației Națiunilor Unite din 10 decembrie 1982 privind dreptul mării și a Acordului din 28 iulie 1994 privind punerea în aplicare a Părții XI din aceasta (JO L 179, p. 1, Ediție specială, 04/vol. 4, p. 103).

5 — *Recueil des traités des Nations unies/UN Treaty Series*, vol. 1341, nr. 22484.

## II — Cadrul juridic

impunerea de sancțiuni pentru deversările de substanțe poluante provenite de la nave variază în mod semnificativ.”

### A — Dreptul comunitar

5. Directiva 2005/35 a fost întemeiată pe articolul 80 alineatul (2) CE, temeiul juridic pentru măsurile referitoare la transportul maritim.

7. Articolul 3 reglementează domeniul de aplicare al directivei:

„(1) Prezenta directivă se aplică, în conformitate cu dreptul internațional, deversărilor de substanțe poluante în:

6. Motivele pentru adoptarea directivei rezultă în special din considerentele (2) și (3) ale acesteia:

(a) apele interne, inclusiv porturile, ale unui stat membru, în măsura în care regimul Marpol se aplică;

„(2) În toate statele membre, standardele concrete pentru deversările de substanțe poluante provenite de la nave sunt bazate pe Convenția Marpol 73/78. Cu toate acestea, normele respective sunt ignorate zilnic de un număr foarte mare de nave care navighează în apele comunitare, fără a fi luată vreo măsură pentru a corecta această stare de fapt.

(b) apele teritoriale ale unui stat membru;

(c) strâmtorile utilizate pentru navigația internațională supuse regimului de transport de tranzit, în conformitate cu partea a III-a secțiunea 2 din Convenția Organizației Națiunilor Unite din 1982 privind dreptul mării, în măsura în care statul membru exercită o jurisdicție asupra acestor strâmtori;

(3) Convenția Marpol 73/78 este pusă în aplicare diferit de la un stat membru la altul astfel încât este necesară o armonizare la nivel comunitar; în special, practicile statelor membre referitoare la

(d) zona economică exclusivă sau o zonă echivalentă dintr-un stat membru,

stabilită în conformitate cu dreptul internațional și

imprudență] sau ca urmare a unei neglijențe grave. Aceste încălcări sunt considerate infracțiuni prin Decizia-cadru 2005/667/JAI, care completează prezenta directivă, și în circumstanțele prevăzute de această decizie.

(e) marea liberă.

(2) Prezenta directivă se aplică în cazul deversărilor de substanțe poluante provenite de la orice fel de nave, indiferent de pavilionul lor, cu excepția navelor de război și a navelor de război auxiliare, precum și a altor nave aparținând unui stat sau exploatate de stat și utilizate în momentul respectiv exclusiv pentru un serviciu public, necomercial.”

*Articolul 5*

Excepții

8. În prezenta cauză este pusă sub semnul îndoielii validitatea articolelor 4 și 5 care au următorul cuprins:

„*Articolul 4*

(1) O deversare de substanțe poluante într-una din zonele prevăzute la articolul 3 alineatul (1) nu se consideră încălcare în cazul în care îndeplinește condițiile menționate la anexa I normele 9, 10, 11 litera (a) sau 11 litera (c) sau la anexa II normele 5, 6 litera (a) sau 6 litera (c) la Convenția Marpol 73/78.

Încălcări

Statele membre se asigură că deversările de substanțe poluante de către nave într-una din zonele prevăzute la articolul 3 alineatul (1) sunt considerate încălcări, în cazul în care au fost săvârșite în mod deliberat [a se citi «cu intenție»], în mod nesăbuit [a se citi «prin

(2) O deversare de substanțe poluante în zonele prevăzute la articolul 3 alineatul (1) literele (c), (d) și (e) nu se consideră încălcare săvârșită de proprietar, de comandant sau de echipajul navei care acționează sub autoritatea comandantului, în cazul în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute la anexa I norma 11 litera (b) sau la anexa II norma 6 litera (b) la Convenția Marpol 73/78.”

B — *Dreptul internațional*

de coastă, referitoare la zona de economică exclusivă:

1. Convenția privind dreptul mării

„În sensul punerii în aplicare prevăzute în secțiunea 6, statele de coastă pot adopta în ceea ce privește zona lor economică exclusivă acte cu putere de lege și norme administrative pentru prevenirea, reducerea și controlul poluării de către nave care sunt conforme și pun în aplicare normele și standardele internaționale general acceptate, stabilite prin intermediul organizațiilor internaționale competente sau al unei conferințe diplomatice generale.”

9. Convenția privind dreptul mării conține reglementări privind urmărirea poluării marine.

10. Articolul 211 alineatul (1) prima teză prevede stabilirea de standarde internaționale de protecție a mediului:

12. Conform articolului 42 alineatul (1) litera (b), pentru strâmtori se aplică dispoziții similare celor pentru zona economică exclusivă:

„Acționând prin intermediul organizațiilor internaționale competente sau al unei conferințe diplomatice generale, statele stabilesc norme și standarde cu caracter internațional pentru prevenirea, reducerea și controlul poluării mediului marin de către nave și promovează adoptarea, în același mod, după caz, a unor sisteme de circulație a navelor menite să reducă la minimum riscul de accidente care pot cauza poluarea mediului marin, inclusiv a litoralului, și care pot aduce atingere, prin această poluare, intereselor conexe ale statelor de coastă.”

„(1) Sub rezerva dispozițiilor prezentei secțiuni, statele riverane la strâmtori pot adopta acte cu putere de lege și norme administrative în ceea ce privește trecerea în tranzit prin strâmtori, cu privire la toate sau la oricare dintre următoarele aspecte:

[...]

11. Din articolul 211 alineatul (5) rezultă competențele de reglementare ale statelor

b) prevenirea, reducerea și controlul poluării, prin aplicarea reglementărilor internaționale corespunzătoare cu privire la deversarea de hidrocarburi,

de reziduuri de hidrocarburi și de alte substanțe nocive în strâmtoare;

15. În ceea ce privește marea teritorială se aplică alte dispoziții. Articolul 2 reglementează suveranitatea statului de coastă în această zonă.

[...]”

13. Competențele de reglementare ale fiecărui stat referitoare la marea liberă sunt excluse în principiu prin articolul 89:

„Niciun stat nu poate pretinde în mod legitim să supună o parte oarecare a mării libere suveranității sale.”

14. Cu toate acestea, articolul 218 alineatul (1) prevede urmărirea faptelor de deversare ilicită în statele de port:

„Atunci când o navă se află de bunăvoie într-un port sau la un terminal din larg al unui stat, acest stat poate să inițieze o acțiune, iar atunci când mijloacele de probă o justifică, să inițieze o acțiune pentru orice deversare efectuată de pe acest vas dincolo de apele interioare, de marea teritorială sau de zona economică exclusivă a statului respectiv, prin încălcarea normelor și a standardelor internaționale aplicabile, stabilite prin intermediul organizației internaționale competente sau al unei conferințe diplomatice generale.”

„(1) Suveranitatea unui stat de coastă se extinde, dincolo de teritoriul său și de apele sale interioare, iar în cazul unui stat arhipelag, dincolo de apele sale arhipelagice, asupra unei zone de mare adiacente desemnate sub numele de mare teritorială.

(2) Această suveranitate se extinde asupra spațiului aerian de deasupra mării teritoriale, precum și asupra fundului și subsolului acesteia.

(3) Suveranitatea asupra mării teritoriale se exercită în condițiile prevăzute de dispozițiile prezentei convenții și de celelalte norme de drept internațional.”

16. Articolul 211 alineatul (4) conține o reglementare generală aplicabilă dispozițiilor de protecție a mediului în ceea ce privește marea teritorială:

„În exercitarea suveranității lor asupra mării teritoriale, statele de coastă adoptă acte cu putere de lege și norme administrative pentru prevenirea, reducerea și controlul

poluării mediului marin de către navele străine, inclusiv de către navele care își exercită dreptul de trecere inofensivă. Aceste acte cu putere de lege și norme administrative nu împiedică, în conformitate cu partea II secțiunea 3, trecerea inofensivă a navelor străine.”

sau echipării navelor străine numai în cazul în care acestea rezultă din aplicarea unor norme sau standarde internaționale general acceptate.

17. Articolul 21 indică ce acte cu putere de lege și norme administrative ale statului de coastă privind trecerea inofensivă sunt permise:

(3) [...]

„(1) Statul de coastă poate adopta, în conformitate cu dispozițiile prezentei convenții și cu alte norme de drept internațional, acte cu putere de lege și norme administrative în ceea ce privește trecerea inofensivă prin marea teritorială, cu privire la următoarele probleme:

(4) Navele străine care exercită dreptul de trecere inofensivă în marea teritorială se conformează acestor acte cu putere de lege și norme administrative, precum și tuturor reglementărilor internaționale general acceptate privind prevenirea abordajelor pe mare.”

[...]

2. Marpol 73/78

(f) conservarea mediului statului de coastă, precum și prevenirea, reducerea și controlul poluării acestuia;

18. Marpol 73/78 a fost semnată în cadrul Organizației Maritime Internaționale (denumită în continuare „OMI”). Deși toate statele membre – în măsura în care este relevant în speță – au aderat la aceasta<sup>6</sup>, nu este prevăzută și aderarea Comunității (articolul 13).

[...]

(2) Aceste acte cu putere de lege și norme administrative se aplică proiectării, construcției, încadrării cu personal

6 — Conform informațiilor furnizate de OMI pe site-ul internet [http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=248](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=248), consultat la 2 mai 2007. Anexa VI la Marpol 73/78 nu a fost încă ratificată de Austria, Republica Cehă, Irlanda, Ungaria, Malta, Portugalia și Slovacia; în plus, Malta nu a ratificat încă nici anexa IV la această convenție.

19. Articolul 4 din Marpol 73/78 prevede următoarele:

„(1) Orice încălcare a prescripțiilor prezentei convenții este interzisă și sancționată ca atare de legislația administrației navei respective, indiferent de locul în care s-a produs încălcarea. Dacă administrația este informată de o astfel de încălcare și se convinge că există probe suficiente pentru a-i permite începerea urmăririi judiciare pentru încălcarea prezumtivă, aceasta va da curs acestei urmăriri cât mai curând posibil în conformitate cu legislația sa.

(2) Orice încălcare a prevederilor prezentei convenții comisă în limitele jurisdicției unei părți la convenție este interzisă și sancționată ca atare, în conformitate cu legislația acelei părți. Ori de câte ori se produce o astfel de încălcare, partea trebuie:

(a) să înceapă urmărirea judiciară în conformitate cu legislația sa;

(b) să comunice administrației de care depinde nava informațiile și probele aflate în posesia sa, dovedind că a avut loc o încălcare.

(3) Când informații sau probe referitoare la o încălcare a prezentei convenții de către

o navă sunt comunicate administrației de care depinde nava, această administrație va informa prompt partea care i-a comunicat informațiile sau probele și organizația despre măsurile luate.

(4) [...]"

20. Articolul 9 conține reglementări referitoare la raportul cu alte convenții internaționale și la interpretarea noțiunii „jurisdicție”.

„Articolul 9

(1) [...]

(2) Nimic din prezenta convenție nu va prejudicia codificarea și dezvoltarea dreptului mării de către Conferința Națiunilor Unite privitoare la dreptul mării, convocată în virtutea Rezoluției nr. 2750 C (XXV) a Adunării generale a Națiunilor Unite, nici pretențiile sau pozițiile actuale sau viitoare ale oricărui stat în privința dreptului mării și a naturii și extinderii jurisdicției statului riveran și statului pavilionului.

(3) Termenul jurisdicție din prezenta convenție va fi interpretat în lumina dreptului internațional în vigoare în momentul aplicării sau interpretării prezentei convenții.”

„Normele 9 și 10 din prezenta anexă nu se aplică:

(a) deversării în mare de hidrocarburi sau amestecuri de hidrocarburi efectuate de către o navă pentru a asigura propria sa siguranță sau cea a unei alte nave sau salvarea unor vieți omenești pe mare sau

21. Dispozițiile privind poluarea cu hidrocarburi rezultate din exploatarea navelor sunt prevăzute în anexa I la Marpol 73/78<sup>7</sup>. Normele 9 și 10 conțin restricții care interzic deversarea în zonele speciale, la o distanță minimă față de țărm sau a unei cantități mai mari decât o cantitate stabilită (ca rată de deversare pe milă marină, cantitate totală sau conținut de hidrocarburi al efluentului). Prin urmare, se interzice navelor să deverseze în mare hidrocarburi sau amestecuri de hidrocarburi, cu excepția cazurilor în care este îndeplinită o serie de condiții.

(b) deversării în mare de hidrocarburi sau amestecuri de hidrocarburi care provin de la o avarie suferită de navă sau de echipamentul acesteia:

(i) cu condiția ca toate precauțiile rezonabile să fi fost luate după avarie sau după descoperirea deversării, pentru a împiedica sau reduce această deversare și

22. Norma 11 din anexa I prevede totuși excepții de la interzicerea deversărilor:

(ii) cu excepția cazului în care proprietarul sau comandantul a acționat fie cu intenția de a provoca o

<sup>7</sup> — Această anexă a fost completată și restructurată prin Rezoluția MEPC.117(52) din 15 octombrie 2004, intrată în vigoare la 1 ianuarie 2007. Normele 9, 10 și 11, discutate în speță, sunt neschimbate în ceea ce privește conținutul, dar sunt renumerotate, devenind normele 15, 34 și 4. Pentru simplificare, vom folosi vechea numerotare.



daună, fie din neglijență<sup>8</sup> sau având cunoștință [a se citi «prin imprudență sau fiind conștient»] de faptul că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea sau

hidrocarburi sau la amestecuri de hidrocarburi, ci la substanțe lichide nocive. Norma 5 din anexa II interzice deversarea în mare a anumitor substanțe. Norma 6 litera (b) din anexa II prevede:

- (c) deversării în mare a unor substanțe cu conținut de hidrocarburi, aprobate de autoritatea (din statul de pavilion), atunci când aceste substanțe se utilizează pentru a combate un caz special de poluare, în scopul reducerii daunelor cauzate de poluare. Orice deversare de acest fel face obiectul aprobării guvernului, oricare ar fi acesta, în jurisdicția căruia se intenționează să se efectueze deversarea.”

„Norma 5 [...] nu se aplică:

[...]

23. Anexa II<sup>9</sup> la Marpol 73/78 conține dispoziții care corespund celor din anexa I. Aceste dispoziții nu se referă totuși la

- (b) deversării în mare de substanțe lichide nocive sau amestecuri care conțin asemenea substanțe, provenite de la o avarie suferită de navă sau de echipajul acesteia,

8 — Versiunile lingvistice oficiale folosesc următoarele noțiuni: engleză: „recklessly” (temerar, nepăsător, nesăbuit), franceză: „témérairement” (temerar, nesocotit), spaniolă: „imprudencia temeraria” (imprudență temerară sau nechibzuință) și rusă: „” (provocator, sfidător, impertinent). Traducerea oficială în limba germană a Convenției Marpol, anexă la *Bundesgesetzblatt* 1996 II, p. 18, precum și reproducerea dispozițiilor corespunzătoare din Convenția Marpol din anexa la directivă traduc această noțiune, în opinia noastră, în mod greșit, prin „fahrlässig” (din neglijență). Mai corectă ni se pare traducerea „leichtfertig” (prin imprudență) așa cum apare, de exemplu, în articolul 25, cu conținut identic, din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929 (prima convenție privind armonizarea dreptului aerian internațional privat) (*Reichsgesetzblatt* 1933 II, p. 1039) în versiunea rezultată în urma adoptării Protocolului de modificare a Convenției pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiat la Haga la 28 septembrie 1955 (*Bundesgesetzblatt* 1958 II, p. 292), și în articolul 4 din Convenția privind limitarea răspunderii în domeniul creanțelor maritime, semnată la Londra la 19 noiembrie 1976 (*Bundesgesetzblatt* 1986 II, p. 786). A se vedea și articolul 435 din Codul comercial german (*Handelsgesetzbuch*).

9 — Această anexă a fost completată și restructurată prin Rezoluția MEPC.118(52) din 15 octombrie 2004, intrată în vigoare la 1 ianuarie 2007. Norma 6 în discuție în speță a devenit norma 3 și reprezintă o derogare de la toate cerințele privind deversarea substanțelor prezentate în anexa II. Pentru simplificare, vom folosi vechea versiune și vechea numerotare.

- (i) cu condiția ca toate precauțiile rezonabile să fi fost adoptate după avarie sau după descoperirea deversării, pentru a împiedica sau a reduce această deversare; și

- (ii) cu excepția cazului în care proprietarul sau comandantul a acționat fie cu intenția de a provoca daune, fie din neglijență<sup>10</sup> sau

10 — A se vedea nota de subsol 8.

având cunoștință [a se citi «prin imprudență sau fiind conștient»] de faptul că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea;

a) articolul 4 din directivă este nul în măsura în care impune statelor membre obligația de a considera neglijența gravă un criteriu al răspunderii pentru deversarea de substanțe poluante; și/sau

[...]"

b) articolul 5 alineatul (1) din directivă este nul în măsura în care exclude aplicarea excepțiilor prevăzute în norma 11 litera (b) din anexa I și în norma 6 litera (b) din anexa II la Marpol 73/78?

### III — Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare

24. La cererea reclamanților, High Court of Justice a adresat Curții următoarele întrebări, în vederea pronunțării unei hotărâri preliminare:

„1) În ceea ce privește strâmtorile utilizate pentru navigația internațională, zona economică exclusivă sau zona echivalentă dintr-un stat membru și marea liberă, articolul 5 alineatul (2) din Directiva 2005/35/CE este nul în măsura în care limitează excepțiile prevăzute în norma 11 litera (b) din anexa I și în norma 6 litera (b) din anexa II la Marpol 73/78 la proprietari, la comandanți și la membrii echipajului?

3) Articolul 4 din directivă, care impune statelor membre obligația de a adopta măsuri naționale care să includă neglijența gravă printre criteriile răspunderii și să sancționeze deversările în apele teritoriale, încalcă dreptul de trecere inofensivă consacrat în Convenția Organizației Națiunilor Unite privind dreptul mării și, în cazul unui răspuns afirmativ, articolul 4 este nul în această privință?

4) Utilizarea expresiei «neglijență gravă» la articolul 4 din directivă încalcă principiul securității juridice și, în cazul unui răspuns afirmativ, articolul 4 este nul în această privință?»

2) În ceea ce privește apele teritoriale ale unui stat membru:

25. La procedura scrisă au participat reclamanții din acțiunea principală, Regatul Danemarcei, Republica Estonia, Republica Elenă, Regatul Spaniei, Republica Franceză,

Republica Italiană, Republica Cipru, Republica Malta, Regatul Suediei, Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, precum și Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene și Comisia Comunităților Europene. La procedura orală din 25 septembrie 2007 au participat, cu excepția Regatului Danemarcei și a Republicii Estonia, toți participanții sus-menționați.

precum în ceea ce privește alte zone ale mării (a se vedea punctul C de mai jos). În sfârșit, trebuie examinat dacă neglijența gravă drept criteriu al răspunderii este compatibilă cu principiul securității juridice (a se vedea punctul D de mai jos).

*A — Cu privire la admisibilitatea cererii de pronunțare a unei hotărâri preliminare*

#### IV — Apreciere juridică

26. În cele ce urmează, vom examina mai întâi (a se vedea punctul A de mai jos) anumite rezerve cu privire la admisibilitatea cererii de pronunțare a unei hotărâri preliminare și la competența Curții. În continuare, ca răspuns la prima întrebare vom analiza nivelul de răspundere pentru deversările ilicite în afara mării teritoriale, mai precis în marea liberă, în strâmtori utilizate pentru navigația internațională și în zona economică exclusivă. Astfel cum vom demonstra, Marpol 73/78 definește în mod exhaustiv standardul răspunderii aplicabile în aceste zone ale mării prin interacțiunea cu Convenția privind dreptul mării (a se vedea punctul B de mai jos). În schimb, în ceea ce privește marea teritorială, fapt ce urmează a fi examinat în cea de a doua și în cea de a treia întrebare, Marpol 73/78 reprezintă cel mult un standard minim – obligatoriu doar pentru statele membre, dar nu și pentru Comunitate – în special deoarece competența de reglementare în ceea ce privește această zonă, care face parte din teritoriul statelor de coastă, nu este limitată de Convenția privind dreptul mării în la fel de mare măsură

27. Guvernul francez ridică problema admisibilității cererii. Acesta susține că, spre deosebire de cauza *British American Tobacco*<sup>11</sup>, instanța de trimitere nu a precizat că în acțiunea principală este vorba despre legalitatea transpunerii planificate a directivei în litigiu. De asemenea, acesta arată că nu există niciun dezacord între părțile din acțiunea principală, cel puțin cu privire la prima întrebare.

28. Aceste obiecții se întemeiază pe faptul că, în circumstanțe excepționale, Curtea este îndreptățită să analizeze condițiile în care este sesizată de instanța națională în scopul de a-și verifica propria competență<sup>12</sup>. Potrivit unei jurisprudențe constante, respingerea unei cereri formulate de instanța națională este posibilă numai dacă este evident că interpretarea solicitată a dreptului comunitar nu are nicio legătură cu realitatea

11 — Hotărârea din 10 decembrie 2002, *British American Tobacco (Investments) și Imperial Tobacco* (C-491/01, Rec., p. I-11453).

12 — Hotărârea din 13 iulie 2006, *Manfredi și alții* (C-295/04-C-298/04, Rec., p. I-6619, punctul 27).

sau cu obiectul acțiunii principale, atunci când problema este de natură ipotetică sau atunci când Curtea nu dispune de elementele de fapt sau de drept necesare pentru a răspunde în mod util la întrebările care i-au fost adresate<sup>13</sup>. Cu excepția unor asemenea ipoteze, Curtea este, în principiu, obligată să se pronunțe cu privire la întrebările preliminare referitoare la interpretarea normelor de drept comunitar<sup>14</sup>. În acest context, noțiunea „interpretare” include și examinarea validității<sup>15</sup>.

29. Guvernul francez nu aduce niciun argument care să demonstreze că întrebările preliminare sau acțiunea principală ar fi de natură ipotetică. Mai curând, este evident că acțiunea inițială este de natură reală și că întrebările preliminare au o importanță deosebită pentru soluționarea acestui litigiu. Curtea nu mai are nevoie și de alte informații suplimentare despre natura acțiunii principale pentru a răspunde la cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare. În plus, începând cu Hotărârea British American Tobacco (Investments) și Imperial Tobacco<sup>16</sup>, Curtea cunoaște faptul că în Regatul Unit există posibilitatea introducerii unei acțiuni având ca obiect împiedicarea transpunerii unei directive, care poate determina adresarea de întrebări Curții cu privire la validitatea acelei directive. Prin urmare, în pofida rezervelor guvernului francez cu privire la admisibilitate, nu se impune respingerea cererii de pronunțare a unei hotărâri preliminare.

30. În continuare, Danemarca și Consiliul ridică problema competenței Curții cu privire la interpretarea Convenției privind dreptul mării. Comunitatea și toate statele membre au încheiat această convenție în temeiul unei competențe partajate<sup>17</sup>. Prin urmare, Curtea nu este, în principiu, competentă să interpreteze dispoziții care sunt de competență exclusivă a statelor membre. Curtea poate fi autorizată doar în mod excepțional să interpreteze astfel de reglementări, pentru a determina dacă acestea intră în competența exclusivă a statelor membre<sup>18</sup>.

31. Cu toate acestea, Curtea a decis că, în contextul specific al Convenției privind dreptul mării, constatarea existenței unei competențe partajate este subordonată existenței unor norme comunitare în domeniile reglementate de dispozițiile respective ale convenției, indiferent de întinderea și de natura acestora<sup>19</sup>. Cu alte cuvinte, în ceea ce privește Convenția privind dreptul mării, subzistă cel puțin și o competență a Comunității privind aspectele reglementate de aceasta, atât timp cât există drept comunitar aplicabil, indiferent dacă reglementările comunitare sunt exhaustive sau dacă statele membre păstrează o oarecare marjă de apreciere.

32. De aceea, argumentul Danemarcei și al Consiliului privitor la lipsa competenței

13 — A se vedea, printre altele, Hotărârea din 15 decembrie 1995, Bosman (C-415/93, Rec., p. I-4921, punctul 61), și Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA (C-344/04, Rec., p. I-403, punctul 24).

14 — A se vedea hotărârile citate anterior Bosman (punctul 59), precum și IATA și ELFAA (punctul 24).

15 — Hotărârea IATA și ELFAA (citată la nota de subsol 13, punctul 24).

16 — Citată la nota de subsol 11.

17 — Hotărârea din 30 mai 2006, Comisia/Irlanda (C-459/03, Rec., p. I-4635, punctul 83).

18 — A se vedea Hotărârea din 11 septembrie 2007, Merck Genéricos — Produtos Farmacéuticos (C-431/05, Rep., p. I-7001, punctul 33).

19 — Hotărârea Comisia/Irlanda (citată la nota de subsol 17, punctul 108).

Curtii este inoperant în speță. Trebuie pornit de la ideea că dispozițiile esențiale ale Convenției privind dreptul mării relevante pentru examinarea Directivei 2005/35 intră cel puțin în unul dintre domeniile de competență partajată între Comunitate și statele membre. În caz contrar, directiva ar trebui să fie anulată pentru lipsa unui temei juridic suficient. Totuși, temeiul juridic al directivei nu este contestat de niciuna dintre părți.

33. Prin urmare, Curtea este competentă să interpreteze dispozițiile relevante ale Convenției privind dreptul mării.

*B — Cu privire la prima întrebare — răspunderea persoanelor care nu sunt menționate în Marpol 73/78*

34. Prima întrebare se referă la răspunderea persoanelor care nu sunt menționate în Marpol 73/78 pentru deversările în afara mării teritoriale. Reclamanții, Grecia, Malta și Cipru consideră respectivele reglementări incompatibile cu Marpol 73/78.

35. Prin urmare, trebuie inițial să se clarifice dacă Marpol 73/78 constituie un criteriu pentru determinarea legalității Directivei 2005/35 și, dacă este cazul, dacă această convenție limitează răspunderea pentru deversările accidentale în modul indicat de reclamanți.

1. Marpol 73/78, criteriu pentru legalitatea Directivei 2005/35

36. Părțile susțin ipoteze diferite, care ar putea determina ca Marpol 73/78 să fie utilizată drept criteriu pentru legalitatea Directivei 2005/35. În primul rând, Marpol 73/78 ar putea fi obligatorie pentru Comunitate, conform dreptului internațional [a se vedea litera a) de mai jos]. În al doilea rând, Marpol 73/78 ar putea fi obligatorie pentru Comunitate numai indirect, în măsura în care Convenția privind dreptul mării limitează competențele de reglementare ale Comunității făcând trimitere la standardele prevăzute în Marpol 73/78 [a se vedea litera b) de mai jos]. În al treilea rând, Marpol 73/78 ar putea fi obligatorie, în sensul că Directiva 2005/35 trebuie să armonizeze transpunerea convenției la nivel comunitar [a se vedea litera c) de mai jos].

a) Cu privire la caracterul obligatoriu al Marpol 73/78 pentru Comunitate, în temeiul dreptului internațional

cutumiar<sup>23</sup>. Or, în prezenta cauză nimic nu indică faptul că dispozițiile relevante din Marpol 73/78 codifică dreptul internațional cutumiar.

37. După cum subliniază Consiliul și Comisia, Curtea a constatat în Hotărârea Peralta<sup>20</sup> că dispozițiile cuprinse în Marpol 73/78 nu sunt obligatorii pentru Comunitate.

38. La fel ca în momentul pronunțării acestei hotărâri, Comunitatea nu este nici astăzi parte la Marpol 73/78. În general, legalitatea unui act al Comunității nu depinde de compatibilitatea acestuia cu o convenție internațională la care Comunitatea nu este parte<sup>21</sup>.

39. Contrar punctului de vedere al Ciprului și al Regatului Unit, nici din Hotărârea Poulsen și Diva Navigation<sup>22</sup> nu rezultă că Comunitatea este în mod automat ținută să respecte orice normă de drept internațional. Într-adevăr, Curtea constată că Comunitatea trebuie să își exercite competențele cu respectarea dreptului internațional, însă din considerațiile care urmează rezultă că această afirmație se referă la dreptul internațional

40. În schimb, nu este de la bun început exclusă o a doua ipoteză, invocată în Hotărârea Peralta, privind caracterul obligatoriu al Marpol 73/78 pentru Comunitate, și anume transferul către Comunitate al competențelor exercitate anterior de statele membre în domeniul de aplicare al acestei Convenții<sup>24</sup>. Această ipoteză susținută de reclamantă face referire la jurisprudența referitoare la caracterul obligatoriu al GATT, înainte de aderarea Comunității la acesta<sup>25</sup>. În acest sens, Curtea s-a întemeiat pe o serie de puncte de vedere.

41. GATT este un acord care era deja încheiat de statele membre la instituirea Comunității, însă la momentul pronunțării Hotărârii International Fruit Company și alții, competențele de politică comercială corespunzătoare erau integral transferate Comunității. Din acest motiv, Comunitatea era singura care avea posibilitatea să acționeze în domeniul GATT. În consecință și cu aprobarea atât a statelor membre, cât și a altor state părți ale GATT, Comunitatea a reprezentat statele membre în cadrul GATT.

20 — Hotărârea din 14 iulie 1994, Peralta (C-379/92, Rec., p. I-3453, punctul 16).

21 — Hotărârea din 9 octombrie 2001, Țările de Jos/Parlamentul European și Consiliul (C-377/98, Rec., p. I-7079, punctul 52).

22 — Hotărârea din 24 noiembrie 1992, Poulsen și Diva Navigation (C-286/90, Rec., p. I-6019).

23 — Hotărârea Poulsen și Diva Navigation (citată la nota de subsol 22, punctul 9 și următoarele). A se vedea, în legătură cu caracterul obligatoriu al dreptului internațional cutumiar, Hotărârea din 16 iunie 1998, Racke (C-162/96, Rec., p. I-3655, punctul 45).

24 — Hotărârea Peralta (citată la nota de subsol 20).

25 — Hotărârea din 12 decembrie 1972, International Fruit Company și alții (21/72-24/72, Rec., p. 1219, punctul 10 și următoarele).

42. Spre deosebire de politica comercială, în prezenta cauză, Comunitatea nu dispune de o competență exclusivă conform tratatului pentru a reglementa deversările în mare de substanțe poluante de către nave. Această competență – fie că rezultă din articolul 80 alineatul (2) CE privind politica în domeniul transporturilor, fie din articolul 175 CE privind politica în domeniul mediului<sup>26</sup> – are mai curând o natură concurentă, mai precis, rămâne a statelor membre atâta timp și în măsura în care Comunitatea nu o exercită<sup>27</sup>. Deși Comunitatea și-a exercitat această competență cel mai târziu la adoptarea Directivei 2005/35, nu se poate deduce din aceasta că ar fi preluat integral și competențele respective ale statelor membre, deoarece directiva, conform articolului 1 alineatul (2), stabilește doar un standard minim, peste care statele membre pot trece, cu respectarea dreptului internațional.

43. Indiferent dacă între timp competența Comunității a devenit exclusivă, nu este sigur că un asemenea transfer de competențe rezultat din exercitarea competenței este suficient pentru ca obligațiile internaționale ale statelor membre să se impună și Comunității. Într-adevăr, transferul competențelor de politică comercială, în cazul GATT, era consacrat expres în tratat. Astfel, Hotărârea

Peralta face referire la o transpunere „în temeiul tratatului”<sup>28</sup>. Pe de altă parte, într-o cauză de aceeași natură, Curtea nu a recunoscut caracterul obligatoriu al Convenției privind eliberarea brevetelor europene, semnată la München la 5 octombrie 1973<sup>29</sup>, chiar dacă transpunerea acesteia fusese armonizată parțial prin Directiva 98/44<sup>30</sup>, în discuție în cauza respectivă<sup>31</sup>.

44. În plus, nu s-a susținut că Comunitatea ar fi acționat ca succesoare a statelor membre în raport cu Marpol 73/78 sau că o asemenea acțiune ar fi fost aprobată de celelalte părți contractante, precum în cazul Convenției GATT. Comunitatea are doar statut de observator la OMI, care este competentă în ceea ce privește Marpol 73/78.

45. Prin urmare, obligația Comunității de a respecta dispozițiile din Marpol 73/78 nu poate fi întemeiată pe transferul competențelor statelor membre.

26 — A se vedea Concluziile avocatului general Mazák prezentate la 28 iunie 2007 în cauza Comisia/Consiliul (Hotărârea din 23 octombrie 2007, C-440/05, Rep., p. I-9097, punctul 65).

27 — A se vedea Hotărârea din 31 martie 1971, Comisia/Consiliul (22/70, Rec., p. 263, punctul 17 și următorul), și Raportul 1/03 din 7 februarie 2006 (Convenția de la Lugano, Rec., p. I-1145, punctul 114 și următoarele).

28 — Citată la nota de subsol 20.

29 — Hotărârea Țările de Jos/Parlamentul European și Consiliul (citată la nota de subsol 21, punctul 52).

30 — Directiva 98/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iulie 1998 privind protecția juridică a invențiilor biotehnologice (JO L 213, p. 13, Ediție specială, 13/vol. 23, p. 268).

31 — A se vedea considerentul (9) al Directivei 98/44.

b) Cu privire la trimerile la Marpol 73/78 cuprinse în Convenția privind dreptul mării

particularii doresc să invoce aceste prevederi, dispozițiile în cauză trebuie să fie, în ceea ce privește conținutul, necondiționate și suficient de precise<sup>34</sup>.

46. După cum s-a exprimat majoritatea părților încă din procedura scrisă, Marpol 73/78 ar fi putut fi încorporată în dreptul comunitar, în calitate de criteriu de control, prin Convenția privind dreptul mării.

47. Conform articolului 300 alineatul (7) CE, acordurile încheiate în condițiile stabilite de acest articol sunt obligatorii pentru instituțiile Comunității și pentru statele membre. Convenția privind dreptul mării a fost semnată de Comunitate și ulterior aprobată prin Decizia 98/392. Rezultă astfel, potrivit unei jurisprudențe constante, că dispozițiile convenției sunt parte integrantă a ordinii juridice comunitare<sup>32</sup>.

48. Acordurile internaționale pe care le-a încheiat Comunitatea beneficiază de supremație față de actele de drept comunitar derivat<sup>33</sup>. Prin urmare, Curtea verifică legalitatea actelor instituțiilor comunitare în raport cu dispozițiile unor astfel de convenții. Curtea poate efectua acest control numai dacă natura și economia respectivei convenții nu se opun controlului. În orice caz, dacă

49. În opinia guvernului francez și a Consiliului, la care s-au raliat pe parcursul procedurii orale guvernele italian, spaniol și suedez, precum și Parlamentul European, ambele condiții se opun invocării de către particulari a Convenției privind dreptul mării.

50. Acest argument surprinde, având în vedere jurisprudența precedentă a Curții. Este de menționat în special Hotărârea Poulsen și Diva Navigation, care avea ca obiect problema dacă unui comandant danez al unei nave înregistrate în Panama îi era opozabilă într-o procedură penală una dintre interdicțiile de pescuit stabilite în regulamentul comunitar privind pescuitul. În speță, Curtea a citat Convenția privind dreptul mării înainte de intrarea acesteia în vigoare, ca expresie a dreptului internațional cutumiar, pentru a stabili apartenența exclusivă a navei la statul de pavilion<sup>35</sup> și pentru a exclude aplicarea interdicției de pescuit în privința navei respective în zona economică exclusivă și în marea teritorială<sup>36</sup>. Prin urmare, Curtea a recunoscut deja, în principiu, că particularii pot invoca reglementările prevăzute în Convenția privind dreptul

32 — Hotărârea Comisia/Irlanda (citată la nota de subsol 17, punctul 82); a se vedea și Hotărârea IATA și ELFAA (citată la nota de subsol 13, punctul 36), precum și Hotărârea Merck Genéricos – Produtos Farmacéuticos (citată la nota de subsol 18, punctul 31).

33 — Hotărârea din 10 septembrie 1996, Comisia/Germania (C-61/94, Rec., p. I-3989, punctul 52), Hotărârea din 1 aprilie 2004, Bellio Flli (C-286/02, Rec., p. I-3465, punctul 33), și Hotărârea IATA și ELFAA (citată la nota de subsol 13, punctul 35).

34 — Hotărârea din 30 septembrie 1987, Demirel (12/86, Rec., p. 3719, punctul 14), Hotărârea Racke (citată la nota de subsol 23, punctul 31), precum și Hotărârea IATA și ELFAA (citată la nota de subsol 13, punctul 39).

35 — Hotărârea Poulsen și Diva Navigation (citată la nota de subsol 22, punctele 13 și 15).

36 — *Ibidem* (punctul 25).



mării. Pe parcursul ședinței, reclamantii au subliniat, în mod întemeiat, că ar fi absolut de neconceput să nu mai dispună de această posibilitate după intrarea în vigoare a Convenției privind dreptul mării.

51. Nici jurisprudența de după intrarea în vigoare a Convenției privind dreptul mării nu conține precizări în acest sens. Astfel, Curtea a dedus răspunderea juridică internațională a statelor de pavilion din articolul 94 din Convenția privind dreptul mării<sup>37</sup> și a delimitat domeniul de aplicare teritorial al Celei de a șasea directive TVA<sup>38</sup>, pe baza reglementărilor din convenție privind drepturile suverane ale statelor în diferitele zone ale mării<sup>39</sup>. Aceste reglementări prezintă din nou interes în prezenta cauză.

52. Totuși, în aceste cazuri, Curtea nu a verificat natura și economia Convenției privind dreptul mării și nici nu a constatat dacă dispozițiile în cauză sunt, în ceea ce privește conținutul, necondiționate și suficient de precise. Din acest motiv, trebuie analizate obiecțiile împotriva aplicării în speță a dispozițiilor Convenției privind dreptul mării.

37 — Hotărârea din 28 aprilie 2005, Comisia/Italia (C-410/03, Rec., p. I-3507, punctul 53 și următoarele).

38 — Directiva 77/388/CEE a Consiliului din 17 mai 1977 privind armonizarea legislațiilor statelor membre referitoare la impozitele pe cifra de afaceri — sistemul comun al taxei pe valoarea adăugată: baza unitară de evaluare (JO L 145, p. 1), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2002/93/CE a Consiliului din 3 decembrie 2002 (JO L 331, p. 27).

39 — Hotărârea din 29 martie 2007, Aktiebolaget NN (C-111/05, Rep., p. I-2697, punctul 57 și următoarele).

53. Un factor important pe care se întemeiază Consiliul pare a fi faptul că statele terțe, după cunoștința sa, nu pun în aplicare în dreptul intern Convenția privind dreptul mării. În special, instanțele evită în mod general clarificarea chestiunilor referitoare la interpretarea Convenției privind dreptul mării. Chiar dacă acest argument ar fi corect, acesta nu s-ar opune automat unei aplicări în dreptul comunitar<sup>40</sup>. Dimpotrivă, Convenția privind dreptul mării trebuie examinată.

54. Cu privire la natura și la economia Convenției privind dreptul mării, Consiliul subliniază în mod special orientarea acesteia spre probleme de ordin global, care ar trebui reglementate la nivel interstatal și conform principiului reciprocității. În plus, aceasta privește probleme teritoriale și funcții care sunt atribuite statelor. În sfârșit, Convenția privind dreptul mării prevede diferite proceduri de soluționare a litigiilor, care conferă statelor contractante o anumită flexibilitate.

55. Pe scurt, argumentul tinde să extindă jurisprudența referitoare la natura specifică a Convenției GATT și a Convenției OMC și la Convenția privind dreptul mării. În special argumentația referitoare la reciprocitate se află în contradicție cu natura Convenției privind dreptul mării de „Constituție a mărilor”, fapt repetat pe parcursul ședinței. Convenția are ca scop, conform considerentului (4), să stabilească un „drept *[obiectiv]*”

40 — Hotărârea din 26 octombrie 1982, Kupferberg (104/81, Rec., p. 3641, punctul 18).

pentru mări și oceane care să faciliteze comunicarea internațională și să promoveze utilizările pașnice ale mărilor și ale oceanelor, folosirea echitabilă și eficientă a resurselor lor [...].”

56. Trimiterea la utilizările pașnice se adresează și particularilor care participă la transportul maritim. Acest fapt este subliniat de reglementările referitoare la navigația civilă. Tradițional, de cele mai multe ori, aceasta se exercită de persoane private, care au un interes vital ca statele să respecte dispozițiile referitoare la transportul maritim din Convenția privind dreptul mării. Acesta este cazul, de exemplu, al reglementărilor referitoare la trecerea inofensivă, dar și, mai general, al reglementărilor referitoare la competențele în ceea ce privește poluarea de către nave.

57. Posibilitățile de soluționare a litigiilor conform Convenției privind dreptul mării nu împiedică Curtea să invoce dispoziții ale acestei convenții pentru a verifica legalitatea dreptului comunitar derivat. Aceste reglementări nu stabilesc astfel competența exclusivă a altor instituții de a interpreta Convenția privind dreptul mării. Dimpotrivă, dreptul statelor părți, subliniat de Consiliu, conform articolului 280 din Convenția

privind dreptul mării, de a conveni în orice moment soluționarea unui litigiu survenit între ele, exclude existența unor competențe exclusive<sup>41</sup>.

58. Spre deosebire de susținerile unora dintre părți, „flexibilitatea” sau, mai bine spus, posibilitatea de alegere a procedurii de soluționare a litigiilor nu reprezintă absolut deloc un indiciu al flexibilității celorlalte dispoziții ale Convenției privind dreptul mării. Nici procedurile de soluționare a litigiilor, nici orice altă dispoziție a Convenției privind dreptul mării nu oferă statelor contractante, în general, flexibilitate, respectiv posibilități de derogare de la reglementările Convenției privind dreptul mării.

59. Convenția privind dreptul mării este astfel un criteriu pentru legalitatea actelor instituțiilor comunitare. Așadar, măsura în care particularii o pot invoca rezultă numai din dispoziția corespunzătoare aplicabilă. Aceasta trebuie să fie, în ceea ce privește conținutul, necondiționată și suficient de precisă.

60. În speță, nu se pune problema competențelor statelor membre de a adopta reglementări pentru navele care navighează sub pavilionul lor. Prima întrebare privește, mai degrabă, dispozițiile prevăzute la articolul 4 și la articolul 5 alineatul (2) din

41 — *Ibidem* (punctul 20) privind cadrul instituțional special pentru punerea în aplicare a unei convenții.

Directiva 2005/35 privind poluările de către nave în strâmtoni, în zona economică exclusivă și în marea liberă, indiferent dacă acestea navighează sau nu navighează sub un pavilion comunitar. Referitor la competențele de reglementare în aceste zone, mai precis, în afara teritoriului statelor membre, Curtea a recunoscut că acestea sunt stabilite conform Convenției privind dreptul mării<sup>42</sup>. Pentru prima întrebare, dispozițiile aplicabile se află la articolele 87 și 89, la articolul 218 alineatul (1), la articolele 55 și 58, la articolul 211 alineatul (5), precum și la articolul 42 alineatul (1) litera (b) din Convenția privind dreptul mării.

61. Referitor la marea liberă, articolul 87 alineatul (1) litera (a) garantează libertatea de navigație. Articolul 89 interzice în principiu statelor să supună o parte oarecare a mării libere suveranității acestora. Atunci când o navă se află de bunăvoie într-un port sau la un terminal din larg al unui stat, acest stat poate, conform articolului 218 alineatul (1), să inițieze o acțiune. Atunci când mijloacele de probă o justifică, statul poate să inițieze o acțiune pentru orice deversare efectuată de pe acest vas dincolo de apele interioare, de marea teritorială sau de zona economică exclusivă a statului respectiv. Condiția este ca deversarea să fi fost efectuată prin încălcarea normelor și standardelor internaționale aplicabile, stabilite prin intermediul organizației internaționale competente sau al unei conferințe diplomatice generale<sup>43</sup>. O

asemenea procedură presupune că respectivul stat poate impune sancțiuni pentru astfel de deversări în marea liberă.

62. Conform articolului 58 alineatul (1) din Convenția privind dreptul mării, libertatea de navigație se aplică și în zona economică exclusivă. Suveranitatea statului de coastă asupra acestei zone este funcțională și, conform articolului 55 din Convenția privind dreptul mării, este limitată la competențele conferite de convenția menționată<sup>44</sup>. Conform articolului 211 alineatul (5), în sensul punerii în aplicare prevăzute în secțiunea 6, statele de coastă pot adopta, în ceea ce privește zona lor economică exclusivă, acte cu putere de lege și norme administrative pentru prevenirea, reducerea și controlul poluării de către nave. Acestea trebuie să fie conforme și să pună în aplicare normele și standardele internaționale general acceptate, stabilite prin intermediul organizațiilor internaționale competente sau al unei conferințe diplomatice generale.

63. Strâmtonile utilizate pentru navigația internațională sunt supuse, în temeiul acestei funcții, dispozițiilor specifice din partea III a Convenției privind dreptul mării. Conform articolului 42 alineatul (1), statele riverane la strâmtoni pot adopta acte cu putere de lege și norme administrative în ceea ce privește trecerea în tranzit prin strâmtoni, cu privire la, printre altele, prevenirea, reducerea și controlul poluării, prin aplicarea reglementărilor internaționale corespunzătoare cu privire la deversarea de hidrocarburi, de reziduuri de hidrocarburi și de alte substanțe nocive în strâmtoni.

42 — Hotărârea Aktiebolaget NN (citată la nota de subsol 39, punctul 59).

43 — În orice caz, această competență nu a fost încă exercitată sau a fost rareori exercitată în practica statelor, iar recunoașterea acesteia ca regulă cutumiară consacrată de dreptul internațional general pare a fi controversată. Acest punct de vedere este împărțit de Birnie, P., și Boyle, A., *International Law & the Environment*, ediția a 2-a, Oxford, 2002, p. 376. Pentru punctul de vedere opus, a se vedea Zia-Mansoor, F., „International Regime and the EU Developments for Preventing and Controlling Vessel-Source Oil Pollution”, în *European Environmental Law Review*, 2005, p. 165 (170) și Khee-Jin Tan, A., *Vessel-Source Marine Pollution*, Cambridge, 2006, p. 221.

44 — A se vedea Hotărârea Aktiebolaget NN (citată la nota de subsol 39, punctul 59).

64. Astfel, din aceste dispoziții rezultă clar dreptul Comunității ca, în exercitarea competențelor preluate de la statele membre, să sancționeze deversările în zonele marine avute în vedere în speță, dacă acestea încalcă normele internaționale general acceptate.

65. În această privință, aceste dispoziții nu sunt necondiționate în măsura în care presupun adoptarea de standarde internaționale corespunzătoare. Cu toate acestea, Comisia subliniază în mod întemeiat că această condiție este îndeplinită de Marpol 73/78. După cum rezultă în special din considerentul (2) al Directivei 2005/35, precum și din articolul 1 alineatul (1) din aceasta, normele internaționale general acceptate sunt dispozițiile din Marpol 73/78. Niciuna dintre părți nu susține că aceste prevederi nu ar fi suficient de clare și necondiționate.

66. Problema dacă dispozițiile în discuție sunt direct aplicabile în speță și cea – corelată – dacă acestea conferă drepturi particularilor, nu este relevantă pentru răspunsul la cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare. De asemenea, nici temeiurile juridice din tratate nu sunt, în principiu, direct aplicabile în sensul că particularii pot deduce din acestea drepturi sau consecințe juridice în beneficiul lor. Totodată, particularii pot pune în discuție legalitatea reglementărilor din dreptul derivat, contestând temeiul juridic al acestora<sup>45</sup>. Similar și în acest caz:

trebuie să se verifice dacă, în conformitate cu Convenția privind dreptul mării, Comunitatea este abilitată să adopte dispozițiile contestate din Directiva 2005/35.

67. Cu toate acestea, nici în cazul în care Curtea ar considera drepturile particularilor ca fiind o condiție imperativă pentru aplicarea dispozițiilor sus-menționate ca un criteriu al legalității, nu ar rezulta ceva diferit. Deja în Hotărârea Poulsen și Diva Navigation<sup>46</sup> Curtea a invocat libertatea de navigație, conform articolului 87 alineatul (1) litera (a) din Convenția privind dreptul mării. În afara mării teritoriale, Comunitatea poate aduce atingere acestor drepturi doar în măsura în care Convenția privind dreptul mării îi conferă competențe de reglementare.

68. Deoarece în afara mării teritoriale, conform Convenției privind dreptul mării, sunt permise reglementări referitoare la deversări numai dacă pun în aplicare Marpol 73/78, Comunitatea nu poate adopta reglementări care depășesc acest cadru pentru zonele marine respective<sup>47</sup>.

45 — A se vedea Hotărârea din 14 decembrie 2004, Swedish Match (C-210/03, Rec., p. I-11893, punctele 27 și următoarele), și Hotărârea din 6 decembrie 2005, ABNA și alții (C-453/03, C-11/04, C-12/04 și C-194/04, Rec., p. I-10423, punctele 52 și următoarele).

46 — Citată la nota de subsol 22, punctul 25.

47 — Bineînțeles că reglementările pot fi întemeiate și pe alte standarde internaționale. În orice caz, în prezenta cauză are incidență numai Marpol 73/78.

69. În schimb, punctul de vedere al Italiei, conform căruia, în pofida acestor reglementări, ar trebui adoptate și aplicate măsuri de protecție mai stricte în afara mării teritoriale, este neconvingător. Într-adevăr, este corect să se afirme că statele au obligația de a proteja mediul marin, fapt subliniat în articolul 192 din Convenția privind dreptul mării. Această sarcină este însă concretizată în afara mării teritoriale prin dispozițiile mai sus menționate, care, conform articolului 211 alineatul (1), conferă eficiență standardelor internaționale *comune*. Această referire la standarde comune este justificată prin faptul că măsurile unilaterale ar putea afecta peste măsură navigația internațională. Acest fapt ar fi valabil în special în ceea ce privește marea liberă, unde s-ar putea imagina aplicarea în paralel a unui număr mare de standarde de protecție diferite.

70. În acest fel, prin trimiterea din dispozițiile mai sus menționate la Convenția privind dreptul mării, încheiată de Comunitate, Marpol 73/78 devine criteriul de control pentru Directiva 2005/35 în afara mării teritoriale. În această privință este de reținut că în această zonă, conform Convenției privind dreptul mării, sunt permise doar reglementările care corespund celor din Marpol 73/78, cu alte cuvinte cele care pun în aplicare standardul de protecție prevăzut. Pe de altă parte, reglementările care depășesc cadrul din Marpol 73/78 nu sunt permise pentru aceste zone ale mării.

c) Cu privire la transpunerea Marpol 73/78

71. Pentru examinarea Directivei 2005/35 plecând de la Marpol 73/78, reclamanții s-au întemeiat în special și pe faptul că Directiva 2005/35 ar trebui să armonizeze transpunerea Convenției în statele membre. Această ipoteză o examinăm aici în subsidiar pentru cazul în care Curtea nu utilizează Convenția privind dreptul mării drept criteriu pentru legalitatea Directivei 2005/35.

72. După cum subliniază reclamanții, precum și guvernele danez, elen, maltez, suedez și cipriot, există o serie de argumente conform cărora Directiva 2005/35 nu trebuie să deroge de la Marpol 73/78. Conform articolului 1 alineatul (1), directiva are ca obiect includerea în dreptul comunitar a standardelor internaționale cu privire la poluarea cauzată de nave. Aceste standarde rezultă, potrivit considerentului (2) al directivei, din Marpol 73/78, la care Directiva 2005/35 face referire în articolul 2 punctul 1<sup>48</sup>, sub forma unei trimiteri dinamice. Transpunerea acestei convenții de către statele membre trebuie să fie armonizată, conform considerentului (3), prin Directiva 2005/35. În special trebuie stabilite, conform considerentului (15)<sup>49</sup>, sancțiuni în caz de încălcări

48 — În versiunea în limba germană, această prevedere este incompletă și greu inteligibilă deoarece lipsește primul rând al definiției.

49 — În versiunea în limba germană a directivei este indicat în mod greșit ca fiind considerentul (14), deoarece considerentul (14) referitor la comitologie lipsește în versiunea în limba germană.

ale acestor standarde internaționale. În textul Directivei 2005/35 nu există mențiuni exprese referitoare la o derogare voită de la Marpol 73/78.

73. Teza potrivit căreia Comunitatea este ținută prin transpunerea obligațiilor internaționale se întemeiază în egală măsură pe o jurisprudență referitoare la GATT. Este adevărat că GATT și acordurile OMC, ținând cont de natura și de structura acestora, nu figurează, în principiu, printre normele în lumina cărora Curtea controlează legalitatea actelor instituțiilor comunitare<sup>50</sup>. Totuși, în ipoteza în care Comunitatea a intenționat să pună în aplicare o obligație specifică asumată în acest cadru sau în împrejurarea în care actul comunitar face trimitere în mod expres la dispoziții punctuale ale acestor acorduri, este de competența Curții să controleze legalitatea actului comunitar în cauză în lumina acestor acorduri<sup>51</sup>.

74. Această jurisprudență se întemeiază însă pe faptul că atât Convenția GATT, cât și acordurile OMC fac parte din dreptul comunitar și astfel sunt obligatorii în principiu pentru

Comunitate<sup>52</sup>. În schimb, Comunitatea nu și-a asumat nicio obligație la transpunerea Marpol 73/78 prin Directiva 2005/35.

75. În orice caz, Curtea a sugerat cel puțin că Directiva 98/44 ar trebui apreciată în raport cu Convenția privind eliberarea brevetelor europene<sup>53</sup>, cu toate că nu Comunitatea, ci statele membre erau parte la această convenție<sup>54</sup>. Ca temei pentru începerea unei examinări, Curtea a invocat că s-a susținut că directiva impunea obligații statelor membre, a căror îndeplinire ar încălca obligațiile internaționale ale acestora, chiar dacă directiva menționează în mod expres că nu aduce atingere acestor obligații<sup>55</sup>.

76. Cu toate acestea, nu există un temei juridic evident pentru examinarea dreptului derivat prin prisma obligațiilor internaționale ale statelor membre, pe care Comunitatea nu și le-a asumat. Mai degrabă, o astfel de examinare ar intra în contradicție cu constatarea din hotărârea menționată, conform căreia Comunitatea *nu* este obligată să respecte obligațiile internaționale ale statelor membre<sup>56</sup>.

50 — Hotărârea International Fruit Company și alții (citată la nota de subsol 25, punctul 21 și următoarele), Hotărârea din 16 martie 1983, SIOT (266/81, Rec., p. 731, punctul 28), Hotărârea din 5 octombrie 1994, Germania/Consiliul (C-280/93, Rec., p. I-4973, punctul 109), Hotărârea din 23 noiembrie 1999, Portugalia/Consiliul (C-149/96, Rec., p. I-8395, punctul 47), Hotărârea din 12 martie 2002, Omega Air și alții (C-27/00 și C-122/00, Rec., p. I-2569, punctul 93), Hotărârea din 9 ianuarie 2003, Petrotub și Republica/Consiliul (C-76/00 P, Rec., p. I-79, punctul 53), Hotărârea din 30 septembrie 2003, Biret International/Consiliul (C-93/02 P, Rec., p. I-10497, punctul 52), Hotărârea din 1 martie 2005, Van Parys (C-377/02, Rec., p. I-1465, punctul 39), și Hotărârea din 27 septembrie 2007, Ikea Wholesale (C-351/04, Rep., p. I-7723, punctul 29).

51 — Hotărârea din 22 iunie 1989, Fediol/Comisia (70/87, Rec., p. 1781, punctul 19 și următoarele), Hotărârea din 7 mai 1991, Nakajima/Consiliul (C-69/89, Rec., p. I-2069, punctul 31) precum și hotărârile citate anterior Germania/Consiliul (punctul 111), Portugalia/Consiliul (punctul 49), Biret International/Consiliul (punctul 53) și Van Parys (punctul 40).

52 — Hotărârea International Fruit Company (citată la nota de subsol 25, punctele 10 și următoarele). În momentul de față, obligativitatea rezultă din articolul 300 alineatul (7) CE, deoarece Comunitatea a aderat la acordurile OMC.

53 — Hotărârea Țările de Jos/Parlamentul European și Consiliul (citată la nota de subsol 21, punctul 61 și următoarele).

54 — *Ibidem* (punctul 51 și următoarele).

55 — *Ibidem* (punctul 55 și următoarele). A se vedea articolul 1 alineatul (2) din Directiva 98/44.

56 — *Ibidem* (punctul 51 și următoarele).

77. Astfel, Comunitatea poate în principiu obliga statele membre să ia măsuri contrare obligațiilor lor internaționale. Această concluzie se reflectă din articolul 307 CE, care reglementează problema incompatibilității dintre vechile acorduri internaționale și dreptul comunitar. Chiar dacă obligațiile statelor membre rezultate din acordurile vechi nu sunt afectate inițial de incompatibilități cu dreptul comunitar, statele membre trebuie să recurgă la toate mijloacele corespunzătoare pentru a elimina incompatibilitățile constatate. Aceasta poate impune chiar denunțarea acordurilor internaționale<sup>57</sup>. În principiu, statele membre nu pot invoca în raport cu dreptul comunitar acorduri încheiate ulterior aderării la Comunitate<sup>58</sup>.

78. O incompatibilitate dintre dreptul comunitar și obligațiile internaționale ale statelor membre va duce însă întotdeauna la probleme și este de natură să afecteze eficiența practică a dispozițiilor dreptului comunitar și/sau internațional. Din acest motiv, este rezonabil și necesar, potrivit obligației de loialitate față de Comunitate, să se depună eforturi în sensul evitării incompatibilităților, în special în ceea ce privește interpretarea dispozițiilor respective. Acest lucru este valabil în mare parte atunci când măsura comunitară respectivă – precum în speță – urmărește transpunerea armonizată a obligațiilor internaționale ale statelor membre.

57 — Hotărârea din 4 iulie 2000, Comisia/Portugalia (C-84/98, Rec., p. I-5215, punctul 58).

58 — Hotărârea din 5 noiembrie 2002, Comisia/Regatul Unit (C-466/98, Rec., p. I-9427, punctul 26 și următoarele). Se aplică și în cazul în care competențele corespunzătoare ale Comunității existau la momentul încheierii convenției.

79. Nu pot decurge însă obligații suplimentare pentru Comunitate din convenții ale statelor membre care nu au fost adoptate de aceasta. Prin urmare, nici obiectivul de transpunere al Directivei 2005/35 nu justifică să fie utilizată Marpol 73/78 drept criteriu al legalității acesteia.

2. Cu privire la compatibilitatea articolului 4 coroborat cu articolul 5 alineatul (2) din Directiva 2005/35 cu Convenția privind dreptul mării coroborată cu Marpol 73/78

80. Prima întrebare privește compatibilitatea articolului 5 alineatul (2) din Directiva 2005/35 cu Marpol 73/78.

81. Directiva 2005/35 stabilește în primul rând, la articolul 4, criterii generale ale răspunderii, universal valabile, printre care în mod special răspunderea pentru neglijență gravă. La articolul 5 alineatul (2), directiva limitează însă acest criteriu al răspunderii la proprietarul navei, la comandant sau la echipajul care acționează sub autoritatea comandantului, cu referire expresă la dispozițiile corespunzătoare din Marpol 73/78. Această limitare este valabilă în anumite zone ale mării, și anume în strămtori, în zona economică exclusivă și în marea liberă. Doar aceste zone ale mării reprezintă obiectul primei întrebări, nu și marea teritorială integrată teritoriului statelor de coastă, pe care o vom

analiza în cele ce urmează în legătură cu cea de a doua și cea de a treia întrebare. În mod corect, această întrebare se extinde însă și la validitatea articolului 4, întrucât o anulare doar a articolului 5 alineatul (2) nu ar asigura efectivitatea normelor din Marpol 73/78, ci ar reduce-o și mai mult.

82. Norma 9 din anexa I la Marpol 73/78, respectiv norma 5 din anexa II interzic deversările. Aceste interdicții nu sunt desigur valabile atunci când se aplică excepțiile prevăzute la norma 11, respectiv la norma 6 din anexe. Conform literei (b) punctul (ii) din fiecare dintre aceste norme, interdicțiile nu sunt aplicabile deversărilor care provin de la o avarie suferită de navă sau de echipamentul acesteia, *cu excepția cazului în care proprietarul sau comandantul a acționat fie cu intenția de a provoca o daună, fie prin imprudență sau fiind conștient de faptul că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea.*

83. Comparând doar formularea acestei dispoziții cu Directiva 2005/35, rezultă două diferențe importante. În primul rând, conform dispozițiilor din Marpol 73/78, comportamentul altor persoane decât proprietarul sau comandantul în cazul unei deversări care provine de la o avarie pare total irelevantă. Deversarea este în mod evident interzisă doar în cazul în care una dintre aceste două persoane a acționat fie cu intenția de a provoca o daună, fie prin imprudență sau fiind conștient de faptul că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea. Dimpotrivă, conform articolului 4 din directivă, oricine poate fi, în principiu, responsabil pentru o deversare. În al doilea rând, criteriul răspunderii personale, conform articolului 4 din directivă – *cu intenție, prin imprudență sau ca urmare a unei neglijențe grave* – nu corespunde, în ceea ce privește formularea sa, cu criteriul din Marpol 73/78.

a) Cu privire la răspunderea altor persoane decât cea a proprietarului sau a comandantului

84. Dacă interpretarea se întemeiază doar pe formularea acesteia, directiva depășește cadrul din Marpol 73/78, dacă, în cazul unei avarii, este considerat suficient comportamentul altor persoane decât cea a comandantului sau a proprietarului navei pentru a determina interzicerea deversării. Unele părți au susținut că ar fi incompatibil cu obligațiile internaționale ale Comunității să se prevadă răspunderea acestor alte persoane pentru deversări.

85. S-ar putea susține, desigur, chiar un punct de vedere comun cu cel al Parlamentului European, și anume că Marpol 73/78 nu conține nicio precizare referitoare la alte persoane. Astfel, ar fi exclusă doar incompatibilitatea cu Marpol 73/78. Comunitatea ar fi în continuare obligată să respecte dispozițiile Convenției privind dreptul mării, care permit, pentru toate persoanele și pentru zonele marine în discuție în prezenta cauză, doar reglementări ce pun în aplicare standardele de protecție din Marpol 73/78. Comunitatea nu ar avea astfel libertatea să reglementeze după aprecieri proprii alte cazuri survenite în aceste zone, ci, dimpotrivă, ar fi împiedicată să realizeze acest demers.

86. Astfel cum în mod întemeiat au subliniat în special Danemarca, Franța, Consiliul și Comisia, raportarea strictă la formularea din Marpol 73/78 ar conduce la rezultate absurde. Ar fi permise doar deversări rezultate din avarii provocate intenționat navei sau echipamentului acesteia, atât timp cât nici comandantul, nici proprietarul navei nu



au acționat cu intenția de a provoca o daună sau prin imprudență.

87. Este recomandabil ca Marpol 73/78 să nu fie interpretată izolat doar în temeiul formulării sale; trebuie avute de asemenea în vedere scopurile și funcțiile acesteia în cadrul Convenției privind dreptul mării. Potrivit celui de al patrulea considerent al Marpol 73/78, obiectivul principal al acesteia este eliminarea totală a poluării intenționate și reducerea poluării accidentale.

88. Excepțiile prevăzute la norma 11 litera (b) punctul (ii) din anexa I și la norma 6 litera (b) punctul (ii) din anexa II la Marpol 73/78 trebuie să stabilească înainte de toate gradul de diligență aplicabil în vederea prevenirii poluării accidentale. Dacă fiecare stat ar stabili un criteriu de culpabilitate propriu și dacă, mai mult, aceste standarde s-ar aplica cumulativ referitor la marea liberă, atunci ar fi dificil pentru participanții la navigația internațională să își aprecieze răspunderea.

89. Pe de altă parte, nu se poate identifica un obiectiv al Marpol 73/78 care să impună sau cel puțin să explice de ce *numai* comandantul și proprietarul navei trebuie să împiedice poluarea accidentală. Deși ambii sunt răspunzători pentru întreaga navă, nu se poate însă exclude la modul general posibilitatea ca și alte persoane să fie răspunzătoare și să producă avarii care au ca rezultat o deversare.

90. De asemenea, dispozițiile relevante ale Convenției privind dreptul mării trebuie să asigure o protecție eficientă a mediului marin. Aceasta trebuie să se realizeze pe baza unor standarde internaționale comune, pentru ca cerințele privind navigația internațională să fie previzibile. Nu este necesar în acest scop ca răspunderea să fie limitată la comandant și la proprietarul navei.

91. În plus, excluderea răspunderii altor persoane ar duce la un rezultat cu totul diferit de cel prevăzut la articolul III alineatul (4) a doua teză din Convenția internațională din 29 noiembrie 1969 privind răspunderea civilă pentru daunele provocate de poluarea cu hidrocarburi<sup>59</sup>, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1992<sup>60</sup>. Spre deosebire de Marpol 73/78, această dispoziție prevede expres că doar proprietarul răspunde civil de navă, iar nu și o serie de alte persoane cum ar fi echipajul, navlositorul sau prestatorul de servicii. Aceste categorii sunt totuși o răspunzătoare, dacă au acționat fie cu intenția de a provoca o daună, prin imprudență sau fiind conștiente de faptul că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea.

92. Acest lucru se poate demonstra în două moduri. În primul rând, răspunderea anumitor persoane pentru poluarea cu hidrocarburi este exclusă numai dacă acest

59 — Versiunea germană publicată în *Bundesgesetzblatt* 1975 II, p. 305.

60 — Protocolul este publicat în JO 2004, L 78, p. 32. O versiune completă a convenției este disponibilă, de exemplu, la adresa de internet <http://www.iopcfunds.org/npdf/Conventions%20English.pdf>

lucru a fost prevăzut în mod expres, iar în al doilea rând, răspunderea în cazul în care acestea au acționat prin imprudență sau fiind conștiente de faptul că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea nu este limitată la proprietar și la comandantul navei.

93. Prin urmare, norma 11 litera (b) punctul (ii) din anexa I și norma 6 litera (b) punctul (ii) din anexa II la Marpol 73/78 trebuie interpretate în sensul că proprietarul navei și comandantul au fost menționați doar ca titlu exemplificativ. În cazul excepțional în care există și alte persoane responsabile de deversări rezultate din avarii, acestea sunt supuse aceluiași condiții precum comandantul și proprietarul navei.

94. Astfel, Directiva 2005/35 nu încalcă nici Marpol 73/78, nici Convenția privind dreptul mării, prin faptul că prevede și răspunderea altor persoane în afară de comandant și de proprietarul navei pentru deversări rezultate din avarii.

b) Cu privire la criteriile răspunderii personale

95. Este adevărat că articolul 5 alineatul (2) din Directiva 2005/35 pare să aibă ca efect

faptul că și alte persoane decât proprietarul, comandantul sau echipajul navei care acționează sub autoritatea comandantului *nu* sunt apreciate în funcție de cazul în care au acționat fie cu intenția de a provoca o daună, fie prin imprudență sau fiind conștiente de faptul că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea care va duce la o deversare. Mai degrabă, răspunderea acestora se apreciază conform articolului 4 din directivă, în cazul în care deversarea a fost săvârșită cu intenție, prin imprudență sau ca urmare a unei neglijențe grave. Conform punctului de vedere al reclamanților și al unor state membre, acest criteriu al răspunderii este mult mai strict decât prevederile din Marpol 73/78.

96. După cum am demonstrat deja<sup>61</sup>, Convenția privind dreptul mării interzice Comunității să adopte, pentru zonele de mare respective, un criteriu mai strict al răspunderii decât cel prevăzut în Marpol 73/78. Acest lucru este valabil în special pentru alte persoane decât comandantul și proprietarul navei. Aceștia din urmă trebuie în special să evite producerea de avarii navei, care ar putea avea ca rezultat o deversare de substanțe poluante. Dacă aceștia nu sunt răspunzători decât în cazul în care au acționat cu intenția de a provoca o daună sau prin imprudență, fiind conștienți de faptul că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea, atunci alte persoane nu pot fi supuse unor condiții de răspundere mai stricte.

61 — A se vedea punctul 60 și următoarele.

Cu privire la noțiunea de imprudență de la articolul 4 din Directiva 2005/35

răspundere prevăzut de Marpol 73/78 pentru comportament fără intenție.

97. Răspunderea pentru comportament imprudent conform articolului 4 din Directiva 2005/35 ar putea fi mai strictă decât dispozițiile din Marpol 73/78, întrucât la articolul 4 nu se prevede posibilitatea de a acționa conștientizând faptul că aceasta va avea ca rezultat probabil avarierea. La aceasta se adaugă și faptul că versiunile lingvistice ale directivei nu concordă în ceea ce privește această noțiune. În special, cel puțin versiunea greacă, malteză și portugheză menționează în mod evident neglijența simplă<sup>62</sup>, adică o formă de vinovăție diminuată în comparație cu neglijența gravă. În plus, noțiunile folosite pentru imprudență nu sunt întotdeauna clar definite în respectivele sisteme juridice. În pofida diferențelor dintre versiunile lingvistice, articolul 4 din Directiva 2005/35 trebuie interpretat unitar în toate statele membre, în raport cu economia generală și cu finalitatea reglementării<sup>63</sup>.

98. Întrucât articolul 4 din Directiva 2005/35, cel puțin în versiunile engleză, franceză și spaniolă, și anume în cele trei limbi comunitare în care Marpol 73/78 este obligatorie, preia terminologia din Marpol 73/78, se poate conchide că noțiunea de imprudență trebuie să preia criteriul de

99. Această explicație corespunde obligativității de a interpreta textele de drept comunitar derivat, în măsura posibilului, în conformitate cu acordurile internaționale încheiate de Comunitate<sup>64</sup>. Dacă directiva utilizează alte noțiuni în alte versiuni lingvistice, acestea trebuie înțelese tot în acest mod.

100. Răspunderea pentru deversări produse fără intenție, conform prevederilor din Marpol 73/78, se caracterizează prin două aspecte, și anume, în primul rând, conștientizarea faptului că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea și, în al doilea rând, imprudența. Condiția referitoare la conștientizare arată clar că autorul trebuie să fi fost conștient de riscurile comportamentului său – cum se întâmplă în general în cazul utilizării imprudenței („recklessness”) în spațiul juridic anglo-american drept criteriu al răspunderii. Nu este suficient faptul că autorul ar fi trebuit să cunoască aceste riscuri<sup>65</sup>.

101. Astfel, noțiunea de imprudență din articolul 4 din Directiva 2005/35 trebuie înțeleasă

62 — În limba greacă: „αμέλεια”, în limba malteză: „b’mod imprudenti”, în limba portugheză: „com mera culpa”.

63 — A se vedea, de exemplu, Hotărârea din 12 noiembrie 1969, Stauder (29/69, Rec., p. 419, punctul 3), Hotărârea din 23 noiembrie 2006, ZVK (C-300/05, Rec., p. I-11169, punctul 16), și Hotărârea din 14 iunie 2007, Euro Tex (C-56/06, Rep., p. I-4859, punctul 27).

64 — Hotărârea Comisia/Germania (citată la nota de subsol 33, punctul 52), Hotărârea din 14 iulie 1998, Bettati (C-341/95, Rec., p. I-4355, punctul 20), Hotărârea Bellio F.lli (citată la nota de subsol 33, punctul 33) și Hotărârea din 7 decembrie 2006, SGAE (C-306/05, Rec., p. I-11519, punctul 35).

65 — Aceasta nu exclude posibilitatea ca faptul că autorul era conștient de rezultat să fie dedus din împrejurări obiective, din care se poate trage concluzia că acesta era conștient de riscuri.

în sensul că un comportament imprudent presupune conștientizarea faptului că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea. Astfel interpretată, noțiunea nu se află în contradicție cu dispozițiile Marpol 73/78 sau cu cele ale Convenției privind dreptul mării.

Cu privire la noțiunea de neglijență gravă din articolul 4 din Directiva 2005/35

102. Ar putea însă rezulta o contradicție cu dispozițiile din Marpol 73/78, în măsura în care articolul 4 din Directiva 2005/35 prevede o răspundere pentru neglijență gravă.

103. Noțiunea de neglijență gravă poate avea interpretări foarte diverse în sistemele juridice ale diferitelor state membre<sup>66</sup>. Nu ne este cunoscută o definiție în dreptul comunitar. Curtea a dezvoltat totuși criterii privind utilizarea noțiunii „neglijență evidentă” în sensul articolului 239 alineatul (1) a doua liniuță din Codul vamal<sup>67</sup>. Este vorba despre complexitatea dispozițiilor a căror neexecutare a dus

la nașterea unei datorii vamale, precum și de experiența și de diligența operatorului<sup>68</sup>.

104. Experiența operatorului constituie un criteriu subiectiv, în timp ce diligența descrie criteriul pe care toți operatorii economici trebuie să îl respecte<sup>69</sup>. Neglijența gravă are în vedere astfel o încălcare într-adevăr serioasă a obligației de diligență. Conștientizarea faptului că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea nu este însă absolut necesară pentru neglijența gravă. Astfel interpretat, acest criteriu al răspunderii ar fi cu mult mai strict decât cel prevăzut în Marpol 73/78.

105. Se presupune că această interpretare, în sensul unui criteriu sever mai strict, corespunde obiectivelor avute în vedere de legiuitor la adoptarea Directivei 2005/35. Deoarece acesta a adoptat criteriul neglijenței grave, suplimentar față de cele două criterii ale răspunderii menționate în Marpol 73/78, intenția acestuia a fost de a crea și alte temeuri de răspundere<sup>70</sup>.

106. Un criteriu mai strict indică și excepția de la răspundere prevăzută la articolul 5 alineatul (2) din Directiva 2005/35, care face

66 — Concluziile avocatului general Léger prezentate la 11 octombrie 2005 în cauza *Traghetti del Mediterraneo* (Hotărârea din 13 iunie 2006, C-173/03, Rec., p. I-5177, punctul 100).

67 — Regulamentul (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului din 12 octombrie 1992 de instituire a Codului Vamal Comunitar (JO L 302, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 5, p. 58).

68 — Hotărârea din 11 noiembrie 1999, *Söhl & Söhlke* (C-48/98, Rec., p. I-7877, punctul 56).

69 — A se vedea aplicarea în Hotărârea din 13 martie 2003, *Țările de Jos/Comisia* (C-156/00, Rec., p. I-2527, punctul 99).

70 — Cu privire la marea teritorială acest lucru este evident în preambulul Poziției comune (CE) nr. 3/2005, adoptată de Consiliu la 7 octombrie 2004, în vederea adoptării Directivei 2005/.../CE a Parlamentului European și a Consiliului privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni în caz de încălcare (JO 2005, C 25 E, p. 29).

referire la Marpol 73/78. Această excepție este eficientă practic doar atunci când, pentru categoriile de persoane avute în vedere, se impune în principiu un alt criteriu al răspunderii, mai strict decât cel prevăzut de Marpol 73/78.

107. În orice caz, textele de drept comunitar derivat trebuie interpretate, în măsura posibilului, în conformitate cu acordurile internaționale încheiate de Comunitate. Conform articolului 300 alineatul (7) CE, aceste acorduri sunt obligatorii pentru instituții. Dreptul derivat nu poate încălca aceste acorduri, care beneficiază de supremație față de dreptul derivat<sup>71</sup>.

108. În consecință, trebuie să se acorde prioritate interpretării conforme cu dreptul internațional față de alte metode de interpretare. Această obligație este limitată doar de norme și principii care sunt superioare obligațiilor de drept internațional ale Comunității. Acestea sunt, de exemplu, principiile generale de drept și, în special, principiul securității juridice. Din acest motiv este exclusă o interpretare *contra legem*<sup>72</sup>.

109. Noțiunea de neglijență gravă poate fi în acest sens interpretată restrictiv<sup>73</sup>, astfel încât să nu depășească dispozițiile din Marpol 73/78. După cum arată un studiu al Serviciului cercetare și documentare al Curții, acțiunea prin imprudență, conștientizând faptul că aceasta va avea ca rezultat probabil avarierea, astfel cum prevede Marpol 73/78, este considerată în multe sisteme juridice drept o formă de neglijență gravă pe care Directiva 2005/35 o definește drept criteriu al răspunderii. În Germania s-ar vorbi probabil de „bewusste grobe Fahrlässigkeit” (neglijență gravă deliberată)<sup>74</sup>. Încălcarea deosebit de serioasă a obligației de diligență, necesară pentru existența unei neglijențe grave, poate fi limitată la un comportament imprudent, fiind conștient de faptul că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea, în sensul normei 11 litera (b) punctul (ii) din anexa I și al normei 6 litera (b) punctul (ii) din anexa II la Marpol 73/78.

110. Această interpretare nu ar epuiza însă complet sensul formulării din directivă, deoarece conștientizarea faptului că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea nu este în mod normal necesară în cazul neglijenței grave. În orice caz ar fi respectată însă limita impusă de text. În același timp, întinderea noțiunii de neglijență gravă ar putea fi determinată mult mai precis, deoarece împrejurările pe care persoana autoare a avariei nu le poate controla ar avea mult mai puțină relevanță în comparație cu circumstanța subiectivă a cunoașterii.

71 — Hotărârea Comisia/Germania (citată la nota de subsol 33, punctul 52) și Hotărârea Bellio F.lli (citată la nota de subsol 33, punctul 33).

72 — A se vedea Hotărârea din 16 iunie 2005, Pupino (C-105/03, Rec., p. I-5285, punctele 44 și 47), cu privire la interpretarea conformă cu o decizie-cadru, Hotărârea din 4 iulie 2006, Adeneler și alții (C-212/04, Rec., p. I-6057, punctul 110), cu privire la interpretarea conformă cu o directivă.

73 — Cu privire la interpretarea restrictivă conformă cu dreptul fundamental, a se vedea Hotărârea din 27 iunie 2006, Parlamentul European/Consiliul (C-540/03, Rec., p. I-5769, în special punctul 97 și următoarele).

74 — Gass, W., în: Ebenroth/Boujong/Joost, *Handelsgesetzbuch*, ediția 1, 2001, § 435, punctul 5.

111. Din această interpretare care se impune conform obligațiilor internaționale ale Comunității, articolul 4 coroborat cu articolul 5 alineatul (2) din Directiva 2005/35 nu depășește cadrul din Marpol 73/78 și nici nu se află în contradicție cu Convenția privind dreptul mării atunci când sunt aplicate actelor comise în strâmtoni, în zona economică exclusivă și în marea liberă.

112. Prin urmare, din examinarea primei întrebări preliminare nu a rezultat nimic care să pună sub semnul întrebării validitatea dispozițiilor din Directiva 2005/35.

*C — Cu privire la a doua și la a treia întrebare — răspunderea în marea teritorială*

113. A doua și a treia întrebare privesc neglijența gravă drept criteriu al răspunderii în marea teritorială și, din acest motiv, este necesar să fie tratate împreună.

114. Acestea se întemeiază pe faptul că, în conformitate cu articolele 4 și 5 din Directiva 2005/35, în marea teritorială *toate* persoanele, aceasta însemnând și proprietarul navei, comandantul și echipajul, sunt supuse neglijenței grave drept criteriu al răspunderii. Excepția prevăzută la articolul 5 alineatul (2)

din Directiva 2005/35 se aplică doar pentru zonele prevăzute la articolul 3 alineatul (1) literele (c)-(e) adică pentru strâmtoni, pentru zona economică exclusivă și pentru marea liberă, nu însă și pentru marea teritorială, care este menționată la litera (b).

115. Întrebările s-ar fi clarificat dacă noțiunea de neglijență gravă pentru fapte produse în marea teritorială ar fi avut același conținut ca și cea pentru fapte produse în strâmtoni, în zona economică exclusivă și în marea liberă. Dacă aceasta ar fi situația, o deversare din neglijență gravă ar presupune, în conformitate cu considerațiile anterioare, un comportament imprudent conștientizând faptul că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea. Această interpretare ar fi garantat că noțiunea de neglijență gravă este interpretată unitar în cadrul Directivei 2005/35 și în același timp că orice incompatibilitate cu dispozițiile din Marpol 73/78 este exclusă.

116. Interpretarea restrictivă a noțiunii de neglijență gravă în afara mării teritoriale rezultă exclusiv din efortul de a împiedica încălcarea de Comunitate a obligațiilor sale internaționale. Formularea, legăturile sistematice și indiciile din procedura legislativă sugerează un mod de înțelegere mai amplu al noțiunii de neglijență gravă<sup>75</sup>, ca încălcare deosebit de gravă a obligației de diligență, conștientizarea faptului că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea nefiind necesară.

<sup>75</sup> — A se vedea mai sus punctul 103 și următoarele.

117. Prin urmare, transpunerea acestei interpretări restrânse a noțiunii de neglijență gravă la marea teritorială poate fi întemeiată doar în măsura în care este impusă de obligațiile internaționale ale Comunității.

118. Articolul 2 din Convenția privind dreptul mării stabilește că suveranitatea statelor de coastă se extinde și la marea teritorială (alineatul 1) și că se exercită în condițiile prevăzute de dispozițiile acestei convenții și de celelalte norme de drept internațional (alineatul 3). Conform articolului 211 alineatul (4), în exercitarea suveranității lor asupra mării teritoriale, statele de coastă pot adopta acte cu putere de lege și norme administrative pentru prevenirea, reducerea și controlul poluării mediului marin de către navele străine. Acest lucru este valabil expres și pentru navele care își exercită dreptul de trecere inofensivă. Aceste acte cu putere de lege și norme administrative nu împiedică, în conformitate cu partea II secțiunea 3, trecerea inofensivă a navelor străine. Spre deosebire de zona situată în afara mării teritoriale, lipsește orice trimitere la standardele internaționale general acceptate.

119. Reclamanții, Malta, Grecia și Cipru consideră că prin răspunderea pentru neglijență gravă este încălcat dreptul de trecere inofensivă. Aceștia invocă în special articolul 19 alineatul (2) litera (h) din Convenția privind dreptul mării. Conform acestuia, o trecere nu mai este considerată inofensivă dacă nava produce orice act de poluare *deliberată* și gravă ce contravine Convenției privind dreptul mării. Astfel,

o răspundere pentru neglijență gravă ar fi exclusă.

120. Acest argument trece cu vederea totuși că reglementările referitoare la protecția mediului sunt admisibile în cazul trecerii inofensive. După cum subliniază, de exemplu, Danemarca și Estonia, articolul 21 alineatul (1) litera (f) din Convenția privind dreptul mării precizează expres că statul de coastă poate adopta, în conformitate cu dispozițiile convenției și cu alte norme de drept internațional, acte cu putere de lege și norme administrative în ceea ce privește trecerea inofensivă prin marea teritorială, cu privire la conservarea mediului statului de coastă, precum și la prevenirea, reducerea și controlul poluării acestuia. Conform articolului 21 alineatul (4), navele străine care exercită dreptul de trecere inofensivă se conformează acestor acte cu putere de lege și norme administrative. Nici aici nu este prevăzut în principiu caracterul obligatoriu al standardelor internaționale general acceptate. Conform articolului 21 alineatul (2), acestea se aplică doar proiectării, construcției, încădrării cu personal sau echipării navelor străine.

121. Nu este necesar să se examineze în speță unde se află granița acestor competențe de reglementare ale statelor de coastă. Este probabil ca acestea să nu includă dispoziții de protecție a mediului, dacă ar interzice complet trecerea. Restricțiile suveranității statelor de coastă ar putea afecta și aplicarea de sancțiuni navelor aflate pe mare. Articolul 4 din Directiva 2005/35 nu merge chiar atât de departe; nici trecerea nu este interzisă, nici nu se impune aplicarea de măsuri în privința navelor în tranzit. Dimpotrivă,

statele membre trebuie să interzică doar acele comportamente care nu sunt necesare pentru trecere. În această privință, standardul de diligență relativ mai permisiv din Marpol 73/78 a suferit doar o înăsprire minimă. Acest lucru trebuie să fie posibil în calitate de reglementare referitoare la prevenirea și reducerea poluării mediului în sensul articolului 21 alineatul (1) litera (f) din Convenția privind dreptul mării.

122. Spre deosebire de ceea ce susține Cipru, trimiterea la alte norme de drept internațional în articolul 2 alineatul (3) și în articolul 21 alineatul (1) litera (f) din Convenția privind dreptul mării nu înseamnă că, referitor la marea teritorială, Comunitatea ar fi obligată să respecte reglementările din Marpol 73/78. Deoarece Comunitatea nu este parte la aceasta din urmă, iar Convenția privind dreptul mării nu face trimitere la Marpol 73/78 în ceea ce privește marea teritorială, Marpol 73/78 nu presupune pentru Comunitate alte norme de drept internațional<sup>76</sup>.

123. Astfel, Estonia, Danemarca, Spania, Franța, Suedia, Regatul Unit, Parlamentul European, Consiliul și Comisia susțin în mod întemeiat interpretarea conform căreia Convenția privind dreptul mării *nu* limitează competențele de reglementare referitoare la protecția mediului în mările teritoriale, spre deosebire de zonele mării examinate în răspunsul la prima întrebare, la transpunerea standardelor internaționale general acceptate și în special la transpunerea Marpol 73/78.

Această concluzie se impune deja deoarece marea teritorială este inclusă în teritoriul statului de coastă și astfel acesta nu are nevoie de autorizare de reglementare din partea Convenției privind dreptul mării.

124. Reclamantii, Malta, Grecia și Cipru susțin în plus că prin Marpol 73/78 statele contractante ar fi împiedicate, de asemenea, să adopte reglementări mai stricte în zona mării teritoriale. Marpol 73/78 ar fi un compromis definitiv în privința urmării faptelor de poluare a mediului prin deversarea de către nave. Aceste părți pornesc evident de la premisa conform căreia Marpol 73/78 ar permite deversări care nu sunt interzise prin convenție.

125. După cum s-a susținut în speță<sup>77</sup>, acest argument nu poate pune sub semnul întrebării legalitatea Directivei 2005/35, deoarece conform directivei, Marpol 73/78 nu este obligatorie pentru Comunitate, în lipsa unei trimiteri la aceasta în cuprinsul Convenției privind dreptul mării. Doar în subsidiar, pentru cazul în care Curtea ar ajunge la o altă concluzie, de exemplu, în temeiul Hotărârii Țările de Jos/Parlamentul European și Consiliul, se va examina dacă Marpol 73/78 impune de asemenea, în ceea ce privește marea teritorială, aplicarea interpretării

76 — A se vedea mai sus punctul 37 și următoarele.

77 — A se vedea mai sus punctul 71 și următoarele.



restrictive adoptată pentru actele comise în afara mării teritoriale.

126. Textul din Marpol 73/78 nu lasă să se întrevadă că s-ar dori adoptarea unei reglementări definitive referitoare la deversările interzise efectuate de nave și pentru marea teritorială. Marpol 73/78 impune ca anumite deversări să fie interzise, anchetate și urmărite. Dispozițiile corespunzătoare se află la articolele 1, 4 și 6 din convenție, precum și la norma 9 din anexa I și la norma 5 din anexa II. După cum s-a arătat în cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare, dar și de către reclamânți, de Malta și de Cipru, anexele I și II sunt, conform articolului 14 alineatul (1), obligatorii pentru statele contractante în ansamblu.

127. Aceste dispoziții definesc un standard minim, obligatoriu pentru statele semnatare ale Marpol 73/78, referitor la măsurile de protecție împotriva deversărilor de substanțe poluante în mare de către nave. După cum s-a demonstrat deja, acest standard minim devine singurul standard de protecție admis în zona economică exclusivă, în strâmtoni și în marea liberă, prin interacțiune cu dispozițiile Convenției privind dreptul mării.

128. Printre dispozițiile sus-menționate din Marpol 73/78 există însă doar una, respectiv

interzicerea deversărilor de hidrocarburi prevăzută în norma 9 din anexa I, care ar putea fi interpretată ca o posibilă autorizare expresă a anumitor deversări. În cuprinsul acesteia se prevede că orice deversare ar fi interzisă, „cu excepția cazurilor în care sunt îndeplinite următoarele condiții”. Aceste dispoziții se referă la deversările de mici cantități de hidrocarburi în timpul exploatarea vasului. Acestea nu sunt interzise nici de dispozițiile Directivei 2005/35, deoarece articolul 5 alineatul (1) preia în totalitate această excepție. Din acest motiv, în prezenta cauză nu este necesar să se decidă dacă prevederile din Marpol 73/78 permit efectiv aceste deversări.

129. Criteriul răspunderii conform normei 11 litera (b) punctul (ii) din anexa I la Marpol 73/78 are, în schimb, din punctul de vedere al tehnicii de reglementare, o cu totul altă funcție decât excepția prevăzută la norma 9. Cu excepția cazului în care proprietarul sau comandantul nu au acționat nici cu intenția de a provoca un prejudiciu, nici prin imprudență sau fiind conștienți de faptul că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea, norma 9 nu se aplică. Același lucru este valabil și în cazul interacțiunii dintre norma 5 din anexa II cu norma 6 litera (b) punctul (ii). Astfel, Marpol 73/78, în aceste condiții, nu conține absolut nicio reglementare referitoare la deversări rezultate din avarii. Lipsa unei reglementări nu poate fi interpretată în mod normal ca o autorizare.

130. Așadar, deși nu poate fi identificată nicio autorizare, în textul din Marpol 73/78 există suficiente elemente care să indice că în

anumite împrejurări ar trebui să fie permise reglementări mai stricte. În special din articolul 9 alineatul (2) rezultă în mod expres că dispozițiile cuprinse în Marpol 73/78 nu trebuie să afecteze jurisdicția statelor de coastă astfel cum este prevăzută în Convenția privind dreptul mării. După cum s-a arătat, dispozițiile Convenției privind dreptul mării permit adoptarea de măsuri mai stricte în marea teritorială.

din Marpol 73/78 le prevăd în mod expres. Chiar dacă statele contractante nu s-au putut pune de acord asupra unei asemenea norme mai stricte, astfel cum susțin Grecia și reclamantul, de aici nu rezultă în niciun caz că acestea, prin aderarea la Marpol 73/78, ar fi convenit asupra unui standard de protecție definitiv, valabil pentru toate zonele mării.

131. În plus, alineatul (2) din preambulul Marpol 73/78 recunoaște că inclusiv deversările din neglijență și cele accidentale reprezintă o sursă serioasă de poluare. Ar fi surprinzător dacă dispozițiile din Marpol 73/78 ar exonera aceste forme de deversare în toate împrejurările.

134. Deși la vremea respectivă, potrivit argumentelor reclamantilor, a fost respinsă o propunere a Canadei – o abilitare pentru a adopta reglementări mai stricte în Marpol 73/78 – Comisia subliniază în mod întemeiat că și din materialul prezentat de reclamantii despre geneza Marpol 73/78 rezultă că, după părerea multor participanți la negocieri, problema unui standard de protecție mai strict ar trebui reglementată prin Convenția privind dreptul mării<sup>78</sup>.

132. Aplicabilitatea universală subliniată de reclamantii în sensul alineatului (5) din preambul nu se opune. Aceasta face referire doar la substanțele avute în vedere, și anume la completarea normelor referitoare la poluarea cu hidrocarburi cu norme privind deversarea de substanțe chimice. Pe de altă parte, din cuprinsul acestui alineat nu rezultă dacă aceste standarde de răspundere se aplică definitiv și universal.

135. În măsura în care s-a discutat despre standarde mai stricte, pe parcursul negocierilor statele au dorit în principal să se asigure că cerințele pe care navele trebuiau să le respecte conform Marpol 73/78 nu puteau fi înăsprite în mod unilateral. Acest lucru este astăzi asigurat pentru marea teritorială

133. S-ar merge prea departe să se pretindă, asemenea Greciei, că măsurile de protecție mai stricte sunt posibile doar dacă dispozițiile

78 — A se vedea în acest sens Khee-Jin Tan, A. (op. cit., p. 184 și următoarele).

printr-o trimitere cuprinsă la articolul 21 alineatul (2) din Convenția privind dreptul mării la standardele navale internaționale, mai precis la Marpol 73/78<sup>79</sup>. În schimb, pentru standardele de răspundere chiar lipsește o asemenea trimitere.

136. Prin urmare, din geneza Marpol 73/78 nu rezultă că aceasta cuprinde o reglementare definitivă. În schimb, se pornește de la ideea că aria de competență a statelor de coastă rezultă din Convenția privind dreptul mării, care nu prevede pentru marea teritorială obligația de a respecta dispozițiile din Marpol 73/78.

137. Astfel, în zona mării teritoriale, nici dispozițiile Convenției privind dreptul mării și nici cele din Marpol 73/78 nu impun o interpretare restrictivă a noțiunii de neglijență gravă, în conformitate cu standardul de răspundere conform normei 11 litera (b) punctul (ii) din anexa I și normei 6 litera (b) punctul (ii) din anexa II la Marpol 73/78.

79 — Și un memoriu comun al diferitelor state membre pentru o procedură în fața Supreme Court (Statele Unite), menționată de către reclamanți, privea cerințe mai stricte pentru nave și echipajul acestora, dar nu și un criteriu mai strict al răspunderii (anexa 16 la memoriul reclamanților). Această procedură se referea la reglementările mai stricte ale statului federal Washington (a se vedea *Petition for a Writ of Certiorari a Statelor Unite în cauza nr. 98-1701, United States of America v. Gary Locke et al.*, <http://www.usdoj.gov/osg/briefs/1998/2pet/7pet/98-1701.pet.aa.pdf>, p. 9). Faptul că în acest memoriu s-a subliniat necesitatea unor standarde unitare pentru nave și echipajul acestora nu se găsește în contradicție cu solicitarea unui standard de răspundere mai ridicat.

138. În concluzie, se impune constatarea că o examinare a celei de a doua și a celei de a treia întrebări preliminare nu a reliefat nimic care să pună sub semnul întrebării validitatea dispozițiilor Directivei 2005/35.

#### D — *Cu privire la a patra întrebare — principiul securității juridice*

139. Prin intermediul celei de a patra întrebări, instanța de trimitere urmărește să afle dacă utilizarea noțiunii de neglijență gravă în articolul 4 din Directiva 2005/35 nu încalcă principiul securității juridice. În această privință, instanța a avut în vedere în mod special riscul ca statele membre să nu transpună și să nu utilizeze această noțiune în mod unitar. În opinia acesteia, sunt necesare elemente de clarificare suplimentare pentru a îndruma practica națională.

140. Niciuna dintre părți nu pare să conteste noțiunea de neglijență gravă, dacă aceasta — astfel cum este prezentată aici cu referire la marea liberă, la strămtori și la zona economică exclusivă — este înțeleasă în conformitate cu Marpol 73/78, ca imprudență conștientizând faptul că acțiunea va avea ca rezultat probabil avarierea. Nici instanța de trimitere nu ar trebui să aibă niciun fel de obiecții, deoarece sensul noțiunii de neglijență gravă este precizat clar prin această interpretare.

141. Această poziție merită a fi reținută, deoarece nici terminologia din Marpol 73/78 nu garantează o aplicare unitară în cadrul Comunității. Într-adevăr, un studiu efectuat de Serviciul cercetare și documentare al Curții demonstrează că noțiunea de imprudență nu este cunoscută în toate sistemele juridice comunitare. Parțial, aceasta este transpusă ca neglijență gravă. Transpunerea germană a Marpol 73/78 utilizează standardul de neglijență simplă, chiar dacă în dreptul penal german este cunoscut criteriul de imprudență. În comparație cu această stare de fapt disparată, Directiva 2005/35 contribuie, conform considerentului (3) al acesteia, la utilizarea unitară a dispozițiilor din Marpol 73/78 în cadrul Comunității.

142. Aici se pune doar problema dacă noțiunea de neglijență gravă, referitoare la fapte săvârșite în *marea teritorială*, unde transpunerea sa nu este limitată de criteriul răspunderii din Marpol 73/78, este compatibilă cu principiul securității juridice.

143. Principiul securității juridice impune în special ca o reglementare să fie clară și precisă pentru ca justițiabilii să își poată cunoaște fără ambiguitate drepturile și obligațiile și să acționeze în consecință<sup>80</sup>. Acesta se concretizează în principiul legalității incriminării și a pedepsei (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), consacrat în special prin articolul 7

paragraful 1 din Convenția europeană pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale (CEDO)<sup>81</sup>. Acest principiu presupune ca legea să definească în mod clar infracțiunile și pedepsele pentru acestea. Această condiție este îndeplinită atunci când justițiabilul poate ști, plecând de la textul dispoziției pertinente și, dacă este cazul, cu ajutorul interpretării care este dată acestui text de către instanțe, care sunt acțiunile și omisiunile care angajează răspunderea sa penală<sup>82</sup>.

144. Directiva 2005/35 nu trebuie să respecte însă acest criteriu deoarece, ca directivă, nu poate să conțină norme penale direct aplicabile<sup>83</sup>. Acestea trebuie adoptate mai degrabă de statele membre. Dacă dispozițiile directivei nu sunt suficiente de precise pentru a respecta cerințele de legalitate, este de competența legiuitorului național să

80 — Hotărârea din 9 iulie 1981, *Gondrand și Garancini* (169/80, Rec., p. 1931, punctul 17), Hotărârea din 13 februarie 1996, *Van Es Douane Agenten* (C-143/93, Rec., p. I-431, punctul 27), Hotărârea din 14 aprilie 2005, *Belgia/Comisia* (C-110/03, Rec., p. I-2801, punctul 30), precum și Hotărârea IATA și ELFAA (citată la nota de subsol 13, punctul 68).

81 — A se vedea și Hotărârea din 3 mai 2007, *Advocaten voor de Wereld* (C-303/05, Rep., p. I-3633, punctul 49), cu trimitere la Hotărârea din 12 decembrie 1996, X (C-74/95 și C-129/95, Rec., p. I-6609, punctul 25), și la Hotărârea din 28 iunie 2005, *Dansk Rørindustri și alții/Comisia* (C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P-C-208/02 P și C-213/02 P, Rec., p. I-5425, punctele 215-219).

82 — Hotărârea *Advocaten voor de Wereld* (citată la nota de subsol 81, punctul 50) cu referire la Curtea Europeană a Drepturilor Omului, Hotărârea *Coëme și alții împotriva Belgiei* din 22 iunie 2000 (*Recueil des arrêts et décisions*, 2000-VII, p. I, § 145). A se vedea și Curtea Europeană a Drepturilor Omului, Hotărârea *Achour împotriva Franței* din 29 martie 2006 (§ 41) și Hotărârea *Cantoni împotriva Franței* din 15 noiembrie 1996 (*Recueil des arrêts et décisions* 1996-V, p. 1627, § 29).

83 — A se vedea Hotărârea X (citată la nota de subsol 81, punctul 24 și următorul), cu trimitere la Curtea Europeană a Drepturilor Omului, Hotărârea *Kokkinakis împotriva Greciei* din 25 mai 1993 (seria A nr. 260-A, § 52), precum și Hotărârea S. W. împotriva Regatului Unit și C. R. împotriva Regatului Unit din 22 noiembrie 1995 (seria A nr. 335-B, § 35, și nr. 335-C, § 33). A se vedea și Hotărârea Curții de Justiție din 10 iulie 1984, *Kirk* (63/83, Rec., p. 2689, punctul 22), Hotărârea din 8 octombrie 1987, *Kolpinghuis Nijmegen* (80/86, Rec., p. 3969, punctul 13), Hotărârea din 26 septembrie 1996, *Arcaro* (C-168/95, Rec., p. I-4705, punctul 42), Hotărârea din 7 ianuarie 2004, X (C-60/02, Rec., p. I-651, punctul 61 și următoarele), și Hotărârea *Dansk Rørindustri și alții/Comisia* (citată la nota de subsol 81, punctul 221). A se vedea pentru detalii și Concluziile noastre prezentate la 10 iunie 2004 în cauza *Niselli* (Hotărârea din 11 noiembrie 2004, C-457/02, Rec., p. I-10853, punctul 53 și următoarele) și Concluziile prezentate la 14 octombrie 2004 în cauza *Berlusconi* (Hotărârea din 3 mai 2005, C-387/02, C-391/02 și C-403/02, Rec., p. I-3565, punctul 140 și următoarele).

remedieze această situație, cu ocazia transpunerii, având în vedere condițiile specifice ordinii juridice naționale<sup>84</sup>. Validitatea directivei nu este pusă astfel sub semnul întrebării, ci cel mult efectul de armonizare al acesteia.

145. Chiar dacă s-ar dori aplicarea principiului legalității în privința unor prevederi ale directivelor care nu au aplicabilitate directă, articolul 4 din Directiva 2005/35 ar îndeplini cerințele acestui principiu. Articolul respectiv impune definirea și aplicarea neglijenței grave drept criteriu al răspunderii în marea teritorială. Este incontestabil că cel puțin noțiunea de neglijență se regăsește în sistemele juridice și că aceasta poate reprezenta temeiul răspunderii penale, la diferite niveluri. Decisivă este și încălcarea obligației de diligență, subliniată de asemenea de către reclamantți. Așa cum a reținut Curtea privitor la neglijența evidentă, obligațiile de diligență trebuie să aibă un temei dublu, și anume, pe de o parte, un criteriu obiectiv, care se aplică tuturor persoanelor respectivului grup, iar pe de altă parte, ceea ce se poate aștepta în mod subiectiv de la cel care acționează, în special ținând seama de experiența acestuia<sup>85</sup>.

146. Referitor la transportul maritim, în special transportul substanțelor periculoase, se impune mare prudență în asumarea unor

astfel de obligații de diligență. În principiu, societatea își asumă riscurile în legătură cu exploatarea legală a navelor. Astfel, dacă obligațiile de diligență nu sunt prevăzute expres în acte normative speciale, atunci acestea trebuie să fie recunoscute cât mai larg posibil în cercurile respective (*lege artis*), înainte ca acestea să aibă relevanță penală. Acest lucru este valabil în special în ceea ce privește cadrul stabilit de articolul 4 din Directiva 2005/35, deoarece criteriul răspunderii stabilit de acesta – neglijența gravă – presupune un comportament ilicit mai grav decât neglijența simplă.

147. Din acest motiv, analiza directivei nu este suficientă pentru a putea identifica obligațiile de diligență care trebuie aplicate. Această analiză nu este în orice caz necesară pentru a îndeplini cerința de previzibilitate. Înțelesul acestei noțiuni depinde într-o măsură importantă de conținutul prevederilor în discuție, de domeniul reglementat de acestea, precum și de numărul și de calitatea celor cărora li se adresează. Previzibilitatea este respectată și atunci când persoana în cauză a fost obligată să apeleze la consiliere de specialitate pentru a putea evalua în mod rezonabil, având în vedere împrejurările concrete, urmările ce ar putea rezulta dintr-o anumită activitate. Acest lucru este valabil în special pentru profesioniști, de exemplu cei cu activitate în transportul maritim profesional, care sunt obișnuiți să fie foarte prudenți în exercitarea activității lor. Se așteaptă astfel de la aceștia să își evalueze cu deosebită grijă riscurile activității lor<sup>86</sup>.

84 — În ceea ce privește răspunderea în afara mării teritoriale, ar fi oportun să se utilizeze direct formularea din Marpol 73/78 în locul celei ambigue din articolul 4 din Directiva 2005/35.

85 — A se vedea mai sus punctul 103.

86 — A se vedea Hotărârea Dansk Rorindustri și alții/Comisia (citată la nota de subsol 81, punctul 219) cu referire la Curtea Europeană a Drepturilor Omului, Hotărârea Cantoni împotriva Franței (citată la nota de subsol 82, § 35).

148. Chiar dacă, în consecință, se pleacă de la premisa că în cele din urmă numai instanțele de judecată pot delimita precis obligațiile de diligență, acest lucru este în orice caz compatibil cu articolul 7 din CEDO. Această prevedere nu poate fi înțeleasă în sensul că exclude clarificarea treptată a normelor privind răspunderea penală, inclusiv dezvoltarea dreptului penal, prin interpretarea judiciară în fiecare caz în parte, cu condiția ca rezultatul să fie compatibil cu esența infracțiunii și să fie suficient de previzibil<sup>87</sup>. Nu cunoaștem niciun caz în care Curtea Europeană a Drepturilor Omului să fi criticat folosirea noțiunilor de neglijență și neglijență gravă în dreptul penal.

149. În plus, de la navigatori se poate aștepta să nu își dirijeze comportamentul astfel încât să atingă limitele a ceea ce este permis de dreptul penal, ci mai curând să fie mai prudenți decât cer normele penale. Aceste lucru se explică prin riscurile legate de navigația maritimă pentru integritatea corporală, viața, nava și încărcătura care le-a fost încredințată, riscuri care au fost deja subliniate în procedura orală. De asemenea, cel puțin în cazul daunelor provocate de deversările de hidrocarburi, subzistă riscuri de angajare a răspunderii civile extinse

independent de culpă, în temeiul Convenției internaționale privind răspunderea civilă pentru daunele provocate de poluarea cu hidrocarburi<sup>88</sup>.

150. În măsura în care instanța de trimitere apreciază că există riscul unei transpuneri și al unei aplicări neunitare de către statele membre, trebuie să reamintim că statele membre, conform articolului 1 alineatul (2) din Directiva 2005/35, au libertatea să adopte măsuri de protecție mai stricte, în conformitate cu dreptul internațional. În consecință, directiva nu stabilește un standard unitar, definitiv, ci doar cerințe minimale care, prin natura lor, nu trebuie să fie aplicate unitar în statele membre.

151. De altfel, procedura de față are ca scop să precizeze noțiunea „neglijență gravă” prevăzută la articolul 4 din Directiva 2005/35. În cazul în care Curtea va adopta punctul de vedere prezentat aici, va fi clarificat în special faptul că această noțiune poate avea altă semnificație în marea teritorială decât în alte zone ale mării, unde trebuie interpretată în conformitate cu Marpol 73/78.

87 — Curtea Europeană a Drepturilor Omului, Hotărârea S. W. împotriva Regatului Unit (citată la nota de subsol 83, § 36), Hotărârea C. R. împotriva Regatului Unit (citată la nota de subsol 83, § 34), Hotărârea Strelez, Keßler și Krenz împotriva Germaniei din 22 martie 2001 (*Recueil des arrêts et décisions*, 2001-II, § 50), precum și Hotărârea Radio France și alții împotriva Franței din 30 martie 2004 (*Recueil des arrêts et décisions*, 2004-II, § 20).

88 — A se vedea mai sus punctul 91.

152. Instanțele din statele membre, în conformitate cu articolul 234 din tratat, se pot adresa Curții în cazul altor incertitudini. Mai mult chiar, tribunalele de ultimă instanță sunt chiar obligate să sesizeze Curtea de Justiție, de exemplu în cazul în care jurisprudența instanțelor supreme ale statelor membre este neuniformă<sup>89</sup>.

153. Această garanție juridică pentru o transpunere și o interpretare unitară a Directivei 2005/35 se completează cu obligația Comisiei, conform articolului 211 din tratat, de a veghea la respectarea dreptului derivat și, dacă este cazul, de a iniția o procedură de constatare a neîndeplinirii obligațiilor, în temeiul articolului 226 CE.

154. În cele din urmă, argumentul invocat de către reclamânți și de Grecia – posibilitatea ca răspunderea pentru neglijență gravă să facă obiectul unui abuz în cazul accidentelor serioase – nu demonstrează o încălcare a principiului securității juridice sau a celui al legalității dreptului penal. Un abuz nu poate fi niciodată exclus în mod definitiv. În special cazurile recente din Franța și Spania aduse ca probă arată că Directiva 2005/35 nu este necesară pentru a supune navigatorii unei

urmăriri penale care, în opinia acestora, este excesivă.

155. În măsura în care reclamânții au invocat o motivare insuficientă, nu este necesară o verificare, deoarece instanța de trimitere a respins deja aceste îndoieli<sup>90</sup>. Deoarece în cazul Directivei 2005/35 este vorba despre un instrument legislativ cu aplicabilitate generală, iar motivarea se poate astfel limita la a indica, pe de o parte, situația generală care a dus la adoptarea acesteia și, pe de altă parte, scopurile generale pe care le urmărește, se pare că nu se poate vorbi în acest caz de motivare insuficientă<sup>91</sup>.

156. Prin urmare, nici din examinarea celei de a patra întrebări preliminare nu a rezultat nimic care să pună sub semnul întrebării validitatea dispozițiilor din Directiva 2005/35.

89 — Hotărârea din 15 septembrie 2005, *Intermodal Transports* (C-495/03, Rec., p. I-8151, punctul 38 și următoarele, care cuprinde și alte trimiteri).

90 — A se vedea Hotărârea din 11 noiembrie 1997, *Eurotunnel și alții* (C-408/95, Rec., p. I-6315, punctul 33 și următoarele).

91 — Hotărârea *IATA și ELFAA* (citată la nota de subsol 13, punctul 67).

## V — Concluzie

157. Propunem Curții să răspundă la cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare după cum urmează:

„Din examinarea întrebărilor adresate nu a rezultat nimic care să afecteze validitatea Directivei 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni în caz de încălcare.”