

ARRÊT DE LA COUR (grande chambre)

3 juin 2008\*

Dans l'affaire C-308/06,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, introduite par la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Royaume-Uni), par décision du 4 juillet 2006, parvenue à la Cour le 14 juillet 2006, dans la procédure

**The Queen**, à la demande de:

**International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko),**

**International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo),**

**Greek Shipping Co-operation Committee,**

**Lloyd's Register,**

\* Langue de procédure: l'anglais.

**International Salvage Union**

contre

**Secretary of State for Transport,**

LA COUR (grande chambre),

composée de M. V. Skouris, président, MM. P. Jann, C. W. A. Timmermans, A. Rosas, K. Lenaerts, L. Bay Larsen, présidents de chambre, MM. K. Schiemann, J. Makarczyk, P. Kūris, J. Malenovský (rapporteur), A. Ó Caoimh, M<sup>me</sup> P. Lindh et M. J.-C. Bonichot, juges,

avocat général: M<sup>me</sup> J. Kokott,  
greffiers: M<sup>mes</sup> L. Hewlett, administrateur principal, et C. Strömholm, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 25 septembre 2007,

considérant les observations présentées:

— pour l'International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko),  
l'International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo), le Greek

Shipping Co-operation Committee, le Lloyd's Register et l'International Salvage Union, par M. C. Greenwood, QC, et M. H. Mercer, barrister,

- pour le gouvernement du Royaume-Uni, par M<sup>me</sup> C. Gibbs, en qualité d'agent, assistée de MM. C. Lewis et S. Wordsworth, barristers,
- pour le gouvernement danois, par M. J. Bering Liisberg et M<sup>me</sup> B. Weis Fogh, en qualité d'agents,
- pour le gouvernement estonien, par M. L. Uibo, en qualité d'agent,
- pour le gouvernement hellénique, par M<sup>mes</sup> A. Samoni-Rantou et S. Chala ainsi que par M. G. Karipsiadis, en qualité d'agents,
- pour le gouvernement espagnol, par M. M. Sampol Pucurull, en qualité d'agent,
- pour le gouvernement français, par MM. G. de Bergues et L. Butel ainsi que par M<sup>me</sup> C. Jurgensen, en qualité d'agents,
- pour le gouvernement italien, par M. I. M. Braguglia, en qualité d'agent, assisté de M. P. Gentili, avvocato dello Stato,

- pour le gouvernement chypriote, par M. D. Lysandrou et M<sup>me</sup> N. Charalampidou, en qualité d'agents,
- pour le gouvernement maltais, par M. S. Camilleri, en qualité d'agent,
- pour le gouvernement suédois, par M<sup>mes</sup> K. Wistrand et A. Falk, en qualité d'agents,
- pour le Parlement européen, par M<sup>me</sup> M. Gómez-Leal et M. J. Rodrigues, en qualité d'agents,
- pour le Conseil de l'Union européenne, par M<sup>me</sup> E. Karlsson et M. E. Chaboureau, en qualité d'agents,
- pour la Commission des Communautés européennes, par MM. K. Simonsson, H. Ringbom et F. Hoffmeister, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 20 novembre 2007,

rend le présent

### **Arrêt**

- <sup>1</sup> La demande de décision préjudicielle porte sur la validité des articles 4 et 5 de la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil, du 7 septembre 2005, relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions (JO L 255, p. 11, et rectificatifs, JO 2006, L 33, p. 87, et JO 2006, L 105, p. 65).
- <sup>2</sup> Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant l'International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko), l'International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo), le Greek Shipping Co-operation Committee, le Lloyd's Register et l'International Salvage Union au Secretary of State for Transport (ministère des Transports) au sujet de la mise en œuvre de la directive 2005/35.

## Le cadre juridique

### *Le droit international*

- <sup>3</sup> La convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 (ci-après la «convention de Montego Bay»), est entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Elle a été approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 98/392/CE du Conseil, du 23 mars 1998 (JO L 179, p. 1).
- <sup>4</sup> L'article 2 de la convention de Montego Bay évoque le régime juridique de la mer territoriale dans les termes suivants:

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

[...]

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

5 Aux termes de l'article 17 de cette convention:

«Sous réserve de la convention [de Montego Bay], les navires de tous les États, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale.»

6 L'article 34 de ladite convention précise le régime juridique des eaux des détroits servant à la navigation internationale comme suit:

«1. Le régime du passage par les détroits servant à la navigation internationale qu'établit la présente partie n'affecte à aucun autre égard le régime juridique des eaux de ces détroits ni l'exercice, par les États riverains, de leur souveraineté ou de leur juridiction sur ces eaux, les fonds marins correspondants et leur sous-sol ainsi que sur l'espace aérien surjacent.

2. Les États riverains des détroits exercent leur souveraineté ou leur juridiction dans les conditions prévues par les dispositions de la présente partie et les autres règles du droit international.»

7 L'article 42 de la convention de Montego Bay énonce:

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

[...]

- b) la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution, en donnant effet à la réglementation internationale applicable visant le rejet dans le détroit d'hydrocarbures, de résidus d'hydrocarbures et d'autres substances nocives;

[...]»

- 8 La partie V de cette convention prévoit un régime juridique particulier auquel est soumise la zone économique exclusive.

- 9 Dans cette partie, l'article 56, paragraphe 1, de ladite convention énonce:

«1. Dans la zone économique exclusive, l'État côtier a:

- a) des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents;

[...]»

10 L'article 58, paragraphe 1, de la même convention prévoit:

«Dans la zone économique exclusive, tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent, dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la convention [de Montego Bay], des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins visées à l'article 87, ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec les autres dispositions de la convention [de Montego Bay], notamment dans le cadre de l'exploitation des navires, d'aéronefs et de câbles et pipelines sous-marins.»

11 Selon l'article 79, paragraphe 1, de la convention de Montego Bay:

«Tous les États ont le droit de poser des câbles et des pipelines sous-marins sur le plateau continental conformément au présent article.»

12 Aux termes de l'article 89 de cette convention:

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

13 L'article 90 de ladite convention énonce:

«Tout État, qu'il soit côtier ou sans littoral, a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon.»

14 L'article 116 de la convention de Montego Bay dispose:

«Tous les États ont droit à ce que leurs ressortissants pêchent en haute mer, [...]»

15 La partie XII de cette convention est consacrée à la protection et à la préservation du milieu marin.

16 Dans cette partie XII, l'article 211 de ladite convention énonce:

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

2. Les États adoptent des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux. Ces lois et règlements ne doivent pas être moins efficaces que les règles et normes internationales généralement acceptées, établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

[...]

4. Les États côtiers peuvent, dans l'exercice de leur souveraineté sur leur mer territoriale, adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires étrangers, y compris les navires exerçant le droit de passage inoffensif. Ces lois et règlements, conformément à la section 3 de la partie II, ne doivent pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers.

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

[...]»

<sup>17</sup> La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, signée à Londres le 2 novembre 1973, telle que complétée par le protocole du 17 février 1978 (ci-après la «convention Marpol 73/78»), met en place des règles de lutte contre la pollution du milieu marin.

<sup>18</sup> Les règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures sont énoncées à l'annexe I de la convention Marpol 73/78.

<sup>19</sup> Selon la règle 9 de cette annexe, sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de ladite annexe et du paragraphe 2 de cette règle 9, il est interdit à tout navire auquel cette même annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'eau et d'hydrocarbures, sauf lorsque certaines conditions limitativement énumérées se trouvent réunies.

20 La règle 10 de ladite annexe I prévoit des méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales.

21 Aux termes de la règle 11 de cette même annexe, intitulée «Exceptions»:

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

- a) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer; ou
- b) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement:
  - i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et
  - ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement; ou
- c) au rejet à la mer de substances contenant des hydrocarbures approuvées par l'autorité [de l'État du pavillon], lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution. Tout rejet de cette nature est soumis à l'approbation du gouvernement,

quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel ce rejet devrait selon toute prévision intervenir.»

- 22 Les règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives sont énoncées à l'annexe II de la convention Marpol 73/78.
- 23 La règle 5 de cette annexe interdit de rejeter à la mer des substances visées à ladite annexe, sauf lorsque certaines conditions limitativement énumérées se trouvent réunies. La règle 6, sous a) à c), de la même annexe reprend, en termes analogues, les exceptions prévues par la règle 11, sous a) à c), de l'annexe I de la convention Marpol 73/78.

### *Le droit communautaire*

- 24 Aux termes de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 2005/35:

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

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

- c) les détroits utilisés pour la navigation internationale soumis au régime du passage en transit, conformément à la partie III, section 2, de la convention [de Montego Bay], dans la mesure où un État membre exerce une juridiction sur ces détroits;
- d) la zone économique exclusive, ou une zone équivalente, d'un État membre, établie conformément au droit international, et
- e) la haute mer.»

25 L'article 4 de cette directive énonce:

«Les États membres veillent à ce que les rejets par des navires de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 3, paragraphe 1, soient considérés comme des infractions s'ils ont été commis intentionnellement, téméairement ou à la suite d'une négligence grave. Ces infractions sont considérées comme des infractions pénales par la décision-cadre 2005/667/JAI, qui complète la présente directive, et dans les circonstances prévues par cette décision.»

26 Selon l'article 5 de la directive 2005/35:

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

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

27 Aux termes de l'article 8 de la directive 2005/35:

«1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les infractions visées à l'article 4 donnent lieu à des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, qui peuvent comprendre des sanctions pénales ou administratives.

2. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que les sanctions visées au paragraphe 1 s'appliquent à quiconque est jugé responsable d'une infraction visée à l'article 4.»

## **Le litige au principal et les questions préjudicielles**

28 Les demandeurs au principal forment un groupe d'organisations du secteur du transport maritime représentant une partie substantielle de ce secteur. Ils ont introduit devant la juridiction de renvoi un recours en contrôle de légalité («judicial review») relatif à la mise en œuvre de la directive 2005/35.

Par décision du 4 juillet 2006, la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

- «1) Concernant les détroits utilisés pour la navigation internationale, la zone économique exclusive ou la zone équivalente d'un État membre et la haute mer, l'article 5, paragraphe 2, de la [directive 2005/35] est-il nul dans la mesure où il limite les exceptions énoncées à l'annexe I, règle 11, sous b), et à l'annexe II, règle 6, sous b), de la [convention] Marpol 73/78 aux propriétaires, aux capitaines et aux membres d'équipage?
  
- 2) Concernant les eaux territoriales d'un État membre:
  - a) l'article 4 de la directive [2005/35] est-il nul dans la mesure où il exige des États membres de considérer la négligence grave comme un critère de responsabilité du fait du rejet de substances polluantes; et/ou
  
  - b) l'article 5, paragraphe 1, de la directive [2005/35] est-il nul dans la mesure où il exclut l'application des exceptions énoncées à l'annexe I, règle 11, sous b), et à l'annexe II, règle 6, sous b), de la [convention] Marpol 73/78?
  
- 3) L'article 4 de la directive [2005/35], qui exige des États membres qu'ils adoptent des mesures nationales incluant la négligence grave comme critère de responsabilité et sanctionnant les rejets dans les eaux territoriales, méconnaît-il le droit de passage inoffensif consacré par la convention [de Montego Bay] et le cas échéant, l'article 4 est-il nul à cet égard?

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

## Sur la recevabilité

- <sup>30</sup> Le gouvernement français s'interroge sur la recevabilité de la demande de décision préjudicielle, la juridiction de renvoi n'ayant pas, selon lui, exposé les circonstances dans lesquelles elle a été saisie. À la différence d'affaires telles que celle ayant donné lieu à l'arrêt du 10 décembre 2002, *British American Tobacco (Investments) et Imperial Tobacco* (C-491/01, Rec. p. I-11453), ladite demande ne préciserait pas que les demandeurs au principal ont entendu exercer un recours visant à contester la transposition de la directive 2005/35 par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.
- <sup>31</sup> À cet égard, il y a lieu de rappeler que, lorsqu'une question sur la validité d'un acte pris par les institutions de la Communauté européenne est soulevée devant une juridiction nationale, c'est à cette juridiction de juger si une décision sur ce point est nécessaire pour rendre son jugement et, partant, de demander à la Cour de statuer sur cette question. En conséquence, dès lors que les questions posées par le juge national portent sur la validité d'une règle de droit communautaire, la Cour est, en principe, tenue de statuer [arrêt *British American Tobacco (Investments) et Imperial Tobacco*, précité, point 34 ainsi que jurisprudence citée].
- <sup>32</sup> Il n'est possible pour la Cour de refuser de statuer sur une question préjudicielle posée par une juridiction nationale que lorsque, notamment, il apparaît de manière manifeste que l'interprétation ou l'appréciation de la validité d'une règle communautaire, demandées par la juridiction nationale, n'ont aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal ou lorsque le problème est de nature hypothétique [arrêt *British American Tobacco (Investments) et Imperial Tobacco*, précité, point 35 ainsi que jurisprudence citée].

- 33 En l'espèce, il ressort de la décision de renvoi que les demandeurs au principal ont introduit, devant la High Court, un recours en contrôle de légalité visant à contester la transposition de la directive 2005/35 au Royaume-Uni et qu'ils peuvent exercer un tel recours alors même que, à la date d'introduction de celui-ci, le délai prévu pour la transposition de cette directive n'était pas encore expiré et qu'aucune mesure nationale de transposition de ladite directive n'avait été adoptée.
- 34 En outre, il n'est pas contesté devant la Cour que les questions posées sont pertinentes pour la solution du litige au principal, car l'adoption de mesures nationales visant à transposer une directive dans l'ordre juridique du Royaume-Uni peut être subordonnée à la condition que cette directive soit valide [voir arrêt *British American Tobacco (Investments)* et *Imperial Tobacco*, précité, point 37].
- 35 Dès lors, il n'apparaît pas de manière manifeste que l'appréciation de la validité de la directive 2005/35, demandée par la juridiction de renvoi, n'a aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal ou concerne un problème de nature hypothétique.

## Sur les questions préjudicielles

### *Sur les première à troisième questions*

- 36 Par ses première à troisième questions, la juridiction de renvoi demande, en substance, à la Cour d'apprécier la validité des articles 4 et 5 de la directive 2005/35 au regard des règles 9 et 11, sous b), de l'annexe I de la convention Marpol 73/78, 5 et 6, sous b), de l'annexe II de cette convention ainsi qu'au regard des dispositions de

la convention de Montego Bay qui précisent les conditions d'exercice, par les États côtiers, de certains de leurs droits dans les différentes zones de mer.

37 Les demandeurs au principal ainsi que les gouvernements hellénique, chypriote et maltais soutiennent que les articles 4 et 5 de la directive 2005/35 ne respectent, à plusieurs égards, ni la convention Marpol 73/78 ni la convention de Montego Bay. Notamment, en prévoyant un niveau de responsabilité correspondant à une négligence grave, ces articles établiraient un régime de responsabilité plus strict pour les rejets accidentels que celui prévu à l'article 4 de la convention Marpol 73/78, lu en combinaison avec les règles 9 et 11, sous b), de l'annexe I de cette convention ainsi que 5 et 6, sous b), de l'annexe II de celle-ci.

38 À cet égard, les demandeurs au principal et les gouvernements susmentionnés partent de la prémisse que la légalité de la directive 2005/35 peut être appréciée au regard de la convention de Montego Bay, puisque la Communauté étant partie à cette convention, cette dernière fait partie intégrante de l'ordre juridique communautaire.

39 Selon eux, la légalité de ladite directive peut être également appréciée au regard de la convention Marpol 73/78. En effet, la convention de Montego Bay définirait et régirait l'étendue de la compétence des parties contractantes dans le cadre de leur action en haute mer, dans la zone économique exclusive et dans les détroits internationaux. Ainsi, la Communauté ne serait pas compétente pour adopter une législation s'appliquant aux rejets provenant de navires ne battant pas pavillon de l'un des États membres, si ce n'est dans la mesure où la convention de Montego Bay reconnaît à la Communauté le droit d'adopter une telle législation. Or, en vertu de celle-ci, les parties contractantes ne seraient compétentes que pour adopter une législation mettant en œuvre les règles et normes internationales dans de telles zones, c'est-à-dire, en l'occurrence, les dispositions de la convention Marpol 73/78. Cette compétence en haute mer serait précisée à l'article 211, paragraphes 1 et 2, de la convention de Montego Bay, dans les détroits internationaux aux articles 42, paragraphe 1, sous b), et 45, de cette convention et dans la zone économique exclusive à l'article 211, paragraphe 5, de celle-ci. Il en irait de même s'agissant des eaux territoriales en vertu de l'article 2, paragraphe 3, de la convention de Montego Bay.

<sup>40</sup> Les demandeurs au principal ajoutent que la légalité de la directive 2005/35 devrait être appréciée au regard de la convention Marpol 73/78, au motif, également, que le législateur communautaire entend transposer cette dernière en droit communautaire au moyen de cette directive.

<sup>41</sup> En outre, le domaine du transport maritime serait un domaine dans lequel la Communauté jouerait un rôle de régulateur de la mise en œuvre des obligations internationales des États membres. La situation serait analogue à celle qui prévalait au titre de l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce du 30 octobre 1947 (ci-après le «GATT de 1947»), avant l'avènement de l'accord instituant l'Organisation mondiale du commerce, situation dans laquelle la Communauté, sans être devenue partie au premier de ces accords, avait succédé aux États membres dans leurs obligations en raison de son activité dans le cadre de la politique commerciale commune. Les domaines couverts par le GATT de 1947 étaient ainsi entrés dans le champ de compétence de la Communauté, les dispositions de cet accord ayant pour effet de lier cette dernière.

## Appréciation de la Cour

<sup>42</sup> Il ressort de l'article 300, paragraphe 7, CE que les institutions de la Communauté sont liées par les accords conclus par celle-ci et, par conséquent, que ces accords bénéficient de la primauté sur les actes de droit communautaire dérivé (voir, en ce sens, arrêts du 10 septembre 1996, *Commission/Allemagne*, C-61/94, Rec. p. I-3989, point 52, et du 12 janvier 2006, *Algemene Scheeps Agentuur Dordrecht*, C-311/04, Rec. p. I-609, point 25).

<sup>43</sup> Il s'ensuit que la validité d'un acte communautaire dérivé peut être affectée du fait de l'incompatibilité de ce dernier avec de telles règles du droit international. Lorsque cette invalidité est invoquée devant une juridiction nationale, la Cour vérifie ainsi, en application de l'article 234 CE, la validité de l'acte communautaire concerné au

regard de toutes les règles du droit international, sous réserve du respect de deux conditions.

44 Premièrement, la Communauté doit être liée par ces règles (voir arrêt du 12 décembre 1972, *International Fruit Company e.a.*, 21/72 à 24/72, Rec. p. 1219, point 7).

45 Deuxièmement, la Cour ne peut procéder à l'examen de la validité d'une réglementation communautaire au regard d'un traité international que lorsque la nature et l'économie de celui-ci ne s'y opposent pas et que, par ailleurs, ses dispositions apparaissent, du point de vue de leur contenu, inconditionnelles et suffisamment précises (voir en ce sens, notamment, arrêt du 10 janvier 2006, *IATA et ELFAA*, C-344/04, Rec. p. I-403, point 39).

46 Il convient donc d'examiner si ces deux conditions sont réunies en ce qui concerne la convention Marpol 73/78 et la convention de Montego Bay.

47 En premier lieu, s'agissant de la convention Marpol 73/78, il y a lieu de relever d'emblée que la Communauté n'est pas partie contractante à cette dernière.

48 En outre, ainsi que la Cour l'a déjà jugé, il n'apparaît pas que, en vertu du traité CE, la Communauté ait assumé les compétences précédemment exercées par les États membres dans le domaine d'application de la convention Marpol 73/78 ni que, par conséquent, les dispositions de celle-ci aient pour effet de lier la Communauté (arrêt du 14 juillet 1994, *Peralta*, C-379/92, Rec. p. I-3453, point 16). À cet égard, la convention Marpol 73/78 se distingue donc du GATT de 1947 dans le cadre duquel la Communauté a progressivement assumé des compétences précédemment exercées par les États membres, ce qui a eu pour conséquence de la lier par les engagements découlant de cet accord (voir en ce sens, notamment, arrêt *International Fruit Company e.a.*, précité, points 10 à 18). Dès lors, cette jurisprudence relative au GATT de 1947 n'est pas transposable à la convention Marpol 73/78.

- 49 Il est vrai que tous les États membres de la Communauté sont parties contractantes à la convention Marpol 73/78. Cependant, en l'absence d'un transfert intégral des compétences précédemment exercées par les États membres à la Communauté, cette dernière ne saurait, en raison du seul fait que tous ces États sont parties contractantes à la convention Marpol 73/78, être liée par les règles figurant dans celle-ci, qu'elle n'a pas elle-même approuvées.
- 50 Dès lors que la Communauté n'est pas liée par la convention Marpol 73/78, la seule circonstance que la directive 2005/35 a pour objet d'incorporer dans le droit communautaire certaines règles qui figurent dans cette dernière ne suffit pas, non plus, pour qu'il appartienne à la Cour de contrôler la légalité de cette directive au regard de ladite convention.
- 51 Certes, ainsi qu'il ressort d'une jurisprudence constante, les compétences de la Communauté doivent être exercées dans le respect du droit international, y compris des dispositions des conventions internationales dans la mesure où elles codifient des règles coutumières consacrées par le droit international général (voir, en ce sens, arrêts du 24 novembre 1992, Poulsen et Diva Navigation, C-286/90, Rec. p. I-6019, points 9 et 10; du 24 novembre 1993, Mondiet, C-405/92, Rec. p. I-6133, points 13 à 15, et du 16 juin 1998, Racke, C-162/96, Rec. p. I-3655, point 45). Néanmoins, il n'apparaît pas que les règles 9, 11, sous b), de l'annexe I de la convention Marpol 73/78, 5 et 6, sous b), de l'annexe II de cette convention constituent l'expression de règles coutumières consacrées par le droit international général.
- 52 Dans ces conditions, force est de constater que la validité de la directive 2005/35 ne peut être appréciée au regard de la convention Marpol 73/78 bien que les États membres soient liés par celle-ci. Cette dernière circonstance est toutefois susceptible d'avoir des conséquences pour l'interprétation, d'une part, de la convention de Montego Bay et, d'autre part, des dispositions du droit dérivé qui entrent dans le champ d'application de la convention Marpol 73/78. En effet, compte tenu du principe coutumier de bonne foi, qui fait partie du droit international général, et de l'article 10 CE, il appartient à la Cour d'interpréter ces dispositions en tenant compte de la convention Marpol 73/78.

- 53 En second lieu, s'agissant de la convention de Montego Bay, celle-ci a été signée par la Communauté et approuvée par la décision 98/392, ce qui a pour conséquence de lier la Communauté, les dispositions de cette convention faisant, par suite, partie intégrante de l'ordre juridique communautaire (voir arrêt du 30 mai 2006, *Commission/Irlande*, C-459/03, Rec. p. I-4635, point 82).
- 54 Il convient donc de vérifier si la nature et l'économie de la convention de Montego Bay, telles qu'elles ressortent notamment du but, du préambule et des termes de cette dernière, ne s'opposent pas à l'examen de la validité des actes communautaires au regard des dispositions de cette convention.
- 55 La convention de Montego Bay a pour objectif principal de codifier, de préciser et de développer des règles de droit international général relatives à la coopération pacifique de la communauté internationale lors de l'exploration, de l'utilisation et de l'exploitation des espaces maritimes.
- 56 À cette fin, selon le préambule de cette convention, les parties contractantes ont entendu établir, au moyen de cette dernière, un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite la navigation internationale, qui tienne compte des intérêts et des besoins de l'humanité toute entière et, en particulier, des intérêts et des besoins spécifiques des pays en développement, et qui renforce la paix, la sécurité, la coopération ainsi que les relations amicales entre toutes les nations.
- 57 Dans cette optique, la convention de Montego Bay établit les régimes juridiques de la mer territoriale (articles 2 à 33), des eaux des détroits servant à la navigation internationale (articles 34 à 45), des eaux archipélagiques (articles 46 à 54), de la zone économique exclusive (articles 55 à 75), du plateau continental (article 76 à 85) et de la haute mer (article 86 à 120).
- 58 Pour tous ces espaces maritimes, cette convention vise à établir un juste équilibre entre les intérêts des États en leur qualité d'États côtiers et les intérêts des États en

leur qualité d'États du pavillon, lesquels peuvent s'opposer. À cet égard, les parties contractantes envisagent, ainsi qu'il ressort de nombreuses dispositions de ladite convention, telles que les articles 2, 33, 34, paragraphe 2, 56 ou 89 de celle-ci, de fixer les limites matérielles et territoriales de leurs droits souverains respectifs.

59 En revanche, les particuliers ne bénéficient pas, en principe, de droits et de libertés autonomes en vertu de la convention de Montego Bay. Ils ne peuvent notamment jouir de la liberté de navigation que s'ils établissent un rapport étroit entre leur navire et un État qui lui attribue sa nationalité et devient l'État de son pavillon. Ce rapport doit être constitué en vertu du droit interne dudit État. L'article 91 de cette convention précise à cet égard que chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon, étant entendu qu'il doit exister un lien substantiel entre cet État et lesdits navires. Selon l'article 92, paragraphe 1, de la convention de Montego Bay, les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation.

60 Dès lors qu'un navire ne relève pas d'un État, ni celui-ci ni les personnes se trouvant à son bord ne jouissent de la liberté de navigation. À cet égard, la convention de Montego Bay prévoit notamment, à son article 110, paragraphe 1, qu'un navire de guerre qui croise en haute mer un navire étranger peut l'arraisonner s'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire est sans nationalité.

61 Certes, le libellé de certaines dispositions de la convention de Montego Bay, telles que ses articles 17, 110, paragraphe 3, et 111, paragraphe 8, paraît attacher des droits aux navires. Il ne s'ensuit pas pour autant que ces droits soient ainsi conférés aux particuliers liés à ces navires, tels que les propriétaires de ces derniers, puisque le statut juridique international du navire dépend de l'État du pavillon et non de l'appartenance du navire à certaines personnes physiques ou morales.

- <sup>62</sup> De même, c'est à l'État du pavillon qu'il est imposé, en vertu de ladite convention, de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer et, partant, pour protéger les intérêts des autres États. Cet État peut ainsi être également tenu responsable, à l'égard des autres États, des atteintes causées aux espaces marins placés sous la souveraineté de ces derniers par un navire battant son pavillon, dès lors que ces atteintes résultent d'un manquement de l'État du pavillon à ses obligations.
- <sup>63</sup> L'analyse qui précède n'est pas infirmée par le fait que la partie XI de la convention de Montego Bay associe les personnes physiques et morales à l'exploration, à l'utilisation et à l'exploitation des fonds marins et de leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale, la présente affaire ne concernant nullement les dispositions de cette partie XI.
- <sup>64</sup> Dans ces circonstances, il convient de constater que la convention de Montego Bay ne met pas en place des règles destinées à s'appliquer directement et immédiatement aux particuliers et à conférer à ces derniers des droits ou des libertés susceptibles d'être invoqués à l'encontre des États, indépendamment de l'attitude de l'État du pavillon du navire.
- <sup>65</sup> Il s'ensuit que la nature et l'économie de la convention de Montego Bay s'opposent à ce que la Cour puisse apprécier la validité d'un acte communautaire au regard de cette dernière.
- <sup>66</sup> Par conséquent, il y a lieu de répondre aux première à troisième questions que la validité de la directive 2005/35 ne peut être appréciée:

— ni au regard de la convention Marpol 73/78

— ni au regard de la convention de Montego Bay.

*Sur la quatrième question*

<sup>67</sup> Par cette question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 4 de la directive 2005/35 est invalide au motif que, en utilisant l'expression «négligence grave», il viole le principe général de sécurité juridique.

<sup>68</sup> Les demandeurs au principal et le gouvernement hellénique considèrent que l'article 4 de la directive 2005/35 méconnaît le principe général de sécurité juridique qui exige qu'une réglementation soit claire et précise, afin que les justiciables puissent connaître sans ambiguïté leurs droits et obligations. En effet, cette disposition soumettrait la responsabilité des personnes à l'origine des rejets de substances polluantes au critère de la négligence grave qui ne serait aucunement défini par la directive 2005/35 et qui souffrirait, par conséquent, d'un manque de clarté. Ainsi, les personnes concernées ne pourraient avoir connaissance du niveau de sévérité de la réglementation à laquelle ils sont soumis.

Appréciation de la Cour

<sup>69</sup> Le principe général de sécurité juridique, qui constitue un principe fondamental du droit communautaire, exige, notamment, qu'une réglementation soit claire et précise, afin que les justiciables puissent connaître sans ambiguïté leurs droits et obligations et prendre leurs dispositions en conséquence (voir arrêts du 14 avril 2005, Belgique/Commission, C-110/03, Rec. p. I-2801, point 30, ainsi que IATA et ELFAA, précité, point 68).

- 70 En outre, en obligeant les États membres à considérer certains comportements comme des infractions et à les sanctionner, l'article 4 de la directive 2005/35, lu en combinaison avec l'article 8 de cette dernière, doit également respecter le principe de légalité des délits et des peines (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), qui fait partie des principes généraux du droit se trouvant à la base des traditions constitutionnelles communes aux États membres (arrêt du 3 mai 2007, *Advocaten voor de Wereld*, C-303/05, Rec. p. I-3633, point 49) et qui est une expression particulière du principe général de sécurité juridique.
- 71 Le principe de légalité des délits et des peines implique que les règles communautaires définissent clairement les infractions et les peines qui les répriment. Cette condition se trouve remplie lorsque le justiciable peut savoir, à partir du libellé de la disposition pertinente et au besoin à l'aide de l'interprétation qui en est donnée par les tribunaux, quels actes et omissions engagent sa responsabilité pénale (voir, notamment, arrêt *Advocaten voor de Wereld*, précité, point 50, ainsi que Cour eur. D. H., arrêt *Coëme e.a. c. Belgique* du 22 juin 2000, *Recueil des arrêts et décisions* 2000-VII, § 145).
- 72 Il est vrai que l'article 4 de la directive 2005/35, lu en combinaison avec l'article 8 de cette dernière, oblige les États membres à sanctionner les rejets par des navires de substances polluantes s'ils ont été commis «intentionnellement, témérairement ou à la suite d'une négligence grave», sans définir pour autant ces notions.
- 73 Il importe toutefois de souligner, tout d'abord, que ces différentes notions, notamment celle de «négligence grave» visée par les questions posées, correspondent à des critères d'engagement de la responsabilité ayant vocation à s'appliquer à un nombre indéfini de situations qu'il est impossible d'envisager à l'avance et non à des comportements précis susceptibles d'être détaillés dans un acte normatif, de droit communautaire ou de droit national.
- 74 Ensuite, il convient de constater que ces notions sont pleinement intégrées et utilisées dans les systèmes juridiques respectifs des États membres.

- 75 Notamment, tous ces systèmes ont recours à la notion de négligence qui vise une action ou omission involontaire par laquelle la personne responsable viole son obligation de diligence.
- 76 En outre, ainsi que le prévoient de nombreux systèmes juridiques nationaux, la notion de négligence «grave» ne peut viser qu'une violation caractérisée d'une telle obligation de diligence.
- 77 Dans ces conditions, la notion de «négligence grave» au sens de l'article 4 de la directive 2005/35 doit être entendue comme impliquant une action ou omission involontaire par laquelle la personne responsable viole, d'une manière caractérisée, l'obligation de diligence qu'elle aurait dû et aurait pu respecter compte tenu de ses qualités, de ses connaissances, de ses aptitudes et de sa situation individuelle.
- 78 Enfin, conformément à l'article 249 CE, la directive 2005/35 doit être transposée par les États membres dans leurs ordres juridiques respectifs. Ainsi, la définition même des infractions visées à l'article 4 de cette directive et les sanctions applicables sont celles qui résultent des règles édictées par les États membres.
- 79 Compte tenu de ce qui précède, l'article 4 de la directive 2005/35, lu en combinaison avec l'article 8 de cette dernière, n'enfreint pas le principe général de sécurité juridique en tant qu'il impose aux États membres de sanctionner les rejets par des navires de substances polluantes commis à la suite d'une «négligence grave», sans définir cette notion.
- 80 Il s'ensuit que l'examen de la quatrième question n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité de l'article 4 de la directive 2005/35 au regard du principe général de sécurité juridique.

## Sur les dépens

- <sup>81</sup> La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

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

- 1) **La validité de la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil, du 7 septembre 2005, relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, ne peut être appréciée:**
  - **ni au regard de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, signée à Londres le 2 novembre 1973, telle que complétée par le protocole du 17 février 1978,**
  - **ni au regard de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982.**
- 2) **L'examen de la quatrième question n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité de l'article 4 de la directive 2005/35 au regard du principe général de sécurité juridique.**

Signatures