

ARRÊT DE LA COUR (cinquième chambre)  
22 juin 2004 [\(1\)](#)

«Manquement d'État – Transport maritime – Directive 95/21/CE – Sécurité maritime – Contrôle des navires par l'État du port – Nombre insuffisant d'inspections»

Dans l'affaire C-439/02,

**Commission des Communautés européennes**, représentée par MM. K. Simonsson et W. Wils, en qualité d'agents, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie requérante,

contre

**République française**, représentée par MM. G. de Bergues et P. Boussaroque, en qualité d'agents,

partie défenderesse,

ayant pour objet de constater que, en n'effectuant pas un nombre total d'inspections annuel correspondant à au moins 25 % du nombre de navires distincts entrés dans ses ports en 1999 et en 2000, la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 5, paragraphe 1, de la directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port) (JO L 157, p. 1),

LA COUR (cinquième chambre),

composée de M. C. Gulmann, président de chambre, M. S. von Bahr et M<sup>me</sup> R. Silva de Lapuerta (rapporteur), juges,

avocat général: M. F. G. Jacobs,  
greffier: M. R. Grass,

vu le rapport du juge rapporteur,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

### Arrêt

1

Par requête déposée au greffe de la Cour le 4 décembre 2002, la Commission des Communautés européennes a introduit, en vertu de l'article 226 CE, un recours visant à faire constater que, en n'effectuant pas un nombre total d'inspections annuel correspondant à au moins 25 % du nombre de navires distincts entrés dans ses ports en 1999 et en 2000, la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 5, paragraphe 1, de la directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port) (JO L 157, p. 1).

#### Le cadre juridique et la procédure précontentieuse

2

Aux termes de l'article 1<sup>er</sup> de la directive 95/21:

—

«L'objet de la présente directive est de contribuer à une diminution radicale des transports maritimes inférieurs aux normes naviguant dans les eaux relevant de la juridiction des États membres:

—

en faisant mieux respecter la législation internationale et la législation communautaire pertinente régissant la sécurité maritime, la protection du milieu marin et les conditions de vie et de travail à bord et applicable aux navires de tous pavillons,

— en établissant des critères communs imposant un contrôle des navires par l'État du port et en uniformisant les procédures d'inspection et d'immobilisation, compte tenu des engagements pris par les autorités maritimes des États membres dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port [ci-après le 'mémorandum de Paris']».

3

L'article 5, paragraphe 1, de la directive 95/21 disposait, dans sa version en vigueur à l'époque des faits:

«L'autorité compétente de chaque État membre effectue chaque année un nombre total d'inspections correspondant à au moins 25 % du nombre de navires distincts entrés dans ses ports durant une année civile représentative.»

4

Considérant que la République française n'avait pas atteint, pendant l'année 1999, l'objectif fixé par la directive 95/21 en matière d'inspection des navires, la Commission a engagé à l'encontre de cet État membre la procédure en manquement prévue à l'article 226 CE, en lui adressant le 20 décembre 2000 une lettre de mise en demeure.

5

Dans leur réponse du 26 mars 2001 à cette mise en demeure, les autorités françaises ont invoqué des contraintes liées à la gestion des ressources humaines et à l'organisation de leurs services.

6

Entre temps, la Commission, qui avait été destinataire d'informations selon lesquelles le nombre des inspections effectuées au cours de l'année 2000 correspondait à 12,2 % du nombre des navires entrés dans les ports français, a adressé le 7 mai 2001 une lettre de mise en demeure complémentaire à la République française.

7

Considérant que le nombre insuffisant des inspections effectuées en 1999 et en 2000 constituait un manquement aux obligations lui incombant en vertu des dispositions de la directive 95/21, la Commission a, le 19 septembre 2001, adressé un avis motivé à la République française, l'invitant à prendre les mesures nécessaires pour se conformer à celui-ci dans un délai de deux mois à compter de sa réception.

8

Dans ses réponses des 22 novembre et 21 décembre 2001, le gouvernement français a fait valoir les raisons pour lesquelles il n'avait pas atteint les objectifs fixés. Selon lui, en raison de la structure démographique des corps chargés de l'inspection des navires, de nombreux départs à la retraite sont intervenus. Ces départs se seraient conjugués avec la suspension de certains recrutements liée à la création du corps des inspecteurs des affaires maritimes. Ainsi, le nombre des inspecteurs habilités à effectuer les contrôles requis par la directive 95/21 serait passé de 70 à 54 entre 1994 et 1999. Les efforts budgétaires et de recrutement fournis depuis lors auraient permis d'augmenter dans des proportions substantielles les pourcentages de contrôle.

9

En outre, les autorités françaises soulignent la qualité des contrôles effectués, laquelle se vérifie notamment par un pourcentage d'immobilisation de navires supérieur à la moyenne européenne (11 % de navires immobilisés en 1999 et 17 % en 2000, par rapport aux moyennes européennes qui sont de 9,15 % en 1999 et 9,50 % en 2000).

10

Par la suite, lesdites autorités s'étant bornées à communiquer à la Commission l'état des moyens financiers mis en œuvre pour augmenter le nombre des inspecteurs de navires, cette dernière a décidé d'introduire le présent recours.

## Sur le recours

### *Argumentation des parties*

11

Au soutien de son recours, la Commission fait valoir que, en n'inspectant respectivement que 14,1 % et 12,2 % des navires étrangers distincts entrés dans ses ports au cours des années 1999 et 2000, la République française n'a manifestement pas respecté l'obligation résultant de l'article 5, paragraphe 1, de la directive 95/21, selon laquelle chaque État membre doit inspecter au moins 25 % du nombre de navires distincts entrés dans ses ports pendant une année civile représentative. Or, le non-respect de cette obligation aboutirait inévitablement à l'augmentation du risque d'accidents maritimes et donc de pertes de vies humaines, ainsi que de pollution des mers et des côtes. Selon la Commission, le manque de personnel n'est pas de nature à justifier le non-respect des obligations résultant de ladite disposition.

12

En se fondant sur le rapport annuel pour 2001 établi dans le cadre du mémorandum de Paris, qui relève que 9,63 % des navires entrés dans les ports français en 2001 ont fait l'objet d'une inspection, la Commission constate que non seulement la République française n'a pas atteint l'objectif de 25 % fixé par l'article 5, paragraphe 1, de la directive 95/21, mais que, en outre ce pourcentage d'inspection semble diminuer.

13

Le gouvernement français, sans contester le manquement reproché, précise d'abord que, selon les chiffres dont il dispose, les pourcentages de contrôles des navires faisant escale dans les ports français ont effectivement été de 13,83 % en 1999 et de 12,13 %

en 2000. Il se réfère ensuite à un plan pluriannuel de recrutement exceptionnel, qui se poursuivra au moins jusqu'en 2006, dont l'objectif est de doubler le nombre des inspecteurs chargés de contrôler la sécurité des navires. Enfin, selon ledit gouvernement, ce plan assurera, à moyen terme, une croissance du nombre des inspections, sans pour autant altérer la qualité de ces dernières, afin d'atteindre les objectifs fixés par la directive 95/21.

#### *Appréciation de la Cour*

14

En l'espèce, il est constant que la République française n'a pas respecté l'obligation résultant de l'article 5, paragraphe 1, de la directive 95/21, selon laquelle chaque État membre doit inspecter au moins 25% du nombre de navires distincts entrés dans ses ports durant une année civile représentative.

15

Par ailleurs, la Cour a itérativement jugé qu'un État membre ne saurait exciper de dispositions, pratiques ou situations de son ordre juridique interne pour justifier l'absence de mise en œuvre d'une directive dans le délai prescrit (voir, notamment, arrêt du 7 novembre 2002, *Commission/Espagne*, C-352/01, Rec. p. I-10263, point 8).

16

Dès lors, le recours introduit par la Commission doit être considéré comme fondé.

17

Par conséquent, il y a lieu de constater que, en n'effectuant pas un nombre total d'inspections annuel correspondant à au moins 25 % du nombre de navires distincts entrés dans ses ports en 1999 et en 2000, la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 5, paragraphe 1, de la directive 95/21.

#### **Sur les dépens**

18

Aux termes de l'article 69, paragraphe 2, du règlement de procédure, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. La Commission ayant conclu à la condamnation de la République française et celle-ci ayant succombé en ses moyens, il y a lieu de la condamner aux dépens.

Par ces motifs,

LA COUR (cinquième chambre)

déclare et arrête:

1)

**En n'effectuant pas un nombre total d'inspections annuel correspondant à au moins 25 % du nombre de navires distincts entrés dans ses ports en 1999 et en 2000, la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 5, paragraphe 1, de la directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port).**

2)

**La République française est condamnée aux dépens.**

Gulmann

von Bahr

Silva de Lapuerta

Le greffier

Le président de la cinquième chambre

R. Grass

C. Gulmann

---

1 –

Langue de procédure: le français.