

СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS
SODNÍ DVŮR EVROPSKÝCH SPOLEČEÍ
DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS DOM
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN
EUROOPA ÜHENDUSTE KÕR
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
COUR DE JUSTICE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES
CÚIRT BHREITHIÚNAIS NA gCÓMHPHOBAL EOR
CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITÀ EUROPEE
EIROPAS KOPIENU TIESA



EUROPOS BENDRIJŲ TEISINGUMO TEISMAS
AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BÍRÓSÁGA
ORTI TAL-ĠUSTIZZJA TAL-KOMUNITAJET EWROPEJ
VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN
BUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI WSPÓLNOT EUROPEJSKICH
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DAS COMUNIDADES EUROPEIAS
TEA DE JUSTIȚIE A COMUNITĂȚILOR EUROPENE
NY DVOR EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTEV
IŠČE EVROPSKIH SKUPNOSTI
DOPAN YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN
EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS DOMSTOL

Prensa e Información

COMUNICADO DE PRENSA N° 39/08

de 24 de junio de 2008

Sentencia del Tribunal de Justicia recaída en el asunto C-188/07

Commune de Mesquer / Total France SA, Total International Ltd

EL PRINCIPIO «QUIEN CONTAMINA PAGA» EXIGE LA ASUNCIÓN ECONÓMICA DEL COSTE RELATIVO A LA ELIMINACIÓN DE LOS VERTIDOS GENERADOS POR EL NAUFRAGIO DE UN PETROLERO

La exigencia de la adecuada adaptación del ordenamiento jurídico interno al artículo 15 de la Directiva sobre los residuos puede llevar a que el coste de eliminación de los residuos generados por el vertido accidental de hidrocarburos al mar recaiga sobre el productor del producto generador.

La sociedad italiana ENEL otorgó un contrato a Total Internacional Ltd para suministrar fuelóleo pesado que debía transportarse del puerto de Dunkerque (Francia) al puerto de Milazzo (Italia). Para la ejecución de dicho contrato, Total raffinage distribution, que pasó a denominarse Total France SA, vendió dicho fuelóleo pesado a Total Internacional Ltd, la cual fletó el petrolero Erika, que enarbolaba pabellón maltés. El 12 de diciembre de 1999, el Erika se hundió frente a las costas bretonas (Finisterre, Francia) vertiendo al mar una parte de su carga y de su combustible, lo cual dio lugar a la contaminación del litoral atlántico francés.

El municipio de Mesquer demandó a las empresas del grupo Total con la pretensión de que se las condenara a reembolsarle los gastos efectuados para las operaciones de limpieza y de descontaminación de su litoral, basándose en la Directiva sobre los residuos. Según el municipio, los hidrocarburos accidentalmente vertidos al mar constituían residuos en el sentido de la Directiva y, por lo tanto, el coste de su eliminación debía imputarse a Total Internacional Ltd y Total France en su condición de «poseedores anteriores» o de «productor del producto generador», respectivamente.

Para poder pronunciarse en el recurso de casación de que conoce, la Cour de cassation (Francia) plantea al Tribunal de Justicia dos cuestiones sobre la interpretación de las disposiciones de Derecho comunitario aplicables.¹

- ***Sobre si el fuelóleo pesado accidentalmente vertido al mar a raíz de un naufragio debe calificarse de residuo en el sentido de la Directiva***

¹ Directiva 75/442/CEE del Consejo, de 15 de julio de 1975, relativa a los residuos (DO L 194, p. 39; EE 15/01, p. 129), modificada por la Decisión 96/350/CE de la Comisión, de 24 de mayo de 1996 (DO L 135, p. 32).

El Tribunal de Justicia considera que el fuelóleo pesado transportado por el buque no constituye un «residuo», dado que se explota o comercializa en condiciones económicamente ventajosas y que puede utilizarse efectivamente como combustible sin necesidad de operación previa de transformación.

No obstante, tales hidrocarburos vertidos en las circunstancias de un naufragio, mezclados con agua y con sedimentos y que se desplazan a la deriva a lo largo de las costas de un Estado miembro hasta quedar depositados en ellas, **deben considerarse sustancias que su poseedor no tenía intención de producir y de las que se desprendió, aunque involuntariamente, al ser transportadas, de tal manera que deben calificarse de residuos en el sentido de la Directiva.**

- *Sobre la cuestión de si, en el caso del naufragio de un petrolero, puede obligarse al productor del fuelóleo pesado vertido en el mar y/o al vendedor de ese fuelóleo y fletador del barco que transporta dicha sustancia a cargar con el coste de la eliminación de los vertidos generados, aun cuando la sustancia vertida al mar sea transportada por un tercero, en el presente caso, un transportista marítimo*

El Tribunal de Justicia recuerda, en primer lugar, que, en las circunstancias del caso de autos, de conformidad con el principio «quien contamina paga», la Directiva sobre los residuos establece que dicho coste debe recaer sobre los «poseedores anteriores» o sobre el «productor del producto generador de residuos».

El Tribunal de Justicia señala que, en un naufragio, el propietario del buque que transporta los hidrocarburos se halla en posesión de éstos, inmediatamente antes de que se conviertan en residuos. **En estas circunstancias, puede considerarse que el propietario del buque ha producido tales residuos y que, por ello, puede ser calificado de «poseedor» en el sentido de la Directiva.**

No obstante, el juez nacional, teniendo en cuenta los elementos que sólo él puede apreciar, puede considerar que **el vendedor de los hidrocarburos y fletador del barco que los transporta ha «producido los residuos» si comprueba que ese vendedor-fletador contribuyó al riesgo de que se produjera la contaminación ocasionada por ese naufragio, en particular si no adoptó las medidas adecuadas para evitar tales hechos, como las relativas a la elección del buque.**

Al respecto, el Tribunal de Justicia estima que la Directiva sobre los residuos no se opone a que, con arreglo a los Convenios sobre la Responsabilidad Civil³ y FIPOL,⁴ los Estados miembros establezcan limitaciones o exenciones de responsabilidad a favor del propietario del buque y del fletador, así como la creación de un fondo, como el Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FIPOL).

No obstante, si los costes de eliminación de los residuos no son asumidos por el FIPOL o no pueden serlo y, con arreglo a las limitaciones y/o exenciones de responsabilidad establecidas, el Derecho nacional de un Estado miembro, incluido el derivado de los convenios internacionales, impide que tales costes puedan recaer sobre el propietario del barco y el fletador de éste, aunque deba considerárseles «poseedores», tal **Derecho nacional debe permitir que dichos costes**

³ Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos, adoptado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969, en su versión modificada por el Protocolo firmado en Londres el 27 de noviembre de 1992 (DO 2004, L 78, p. 32).

⁴ Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, adoptado en Bruselas el 18 de diciembre de 1971, en su versión modificada por el Protocolo firmado en Londres el 27 de noviembre de 1992 (DO 2004, L 78, p. 40).

recaigan en el «productor del producto generador de los residuos» así esparcidos. No obstante, en virtud del principio «quien contamina paga», sólo podrá obligarse a tal productor a cargar con dichos costes si, por su actividad, hubiera contribuido a que se produjera la contaminación ocasionada por el naufragio del buque.

Documento no oficial, destinado a la prensa y que no vincula al Tribunal de Justicia.

Lenguas disponibles: FR, BG, CS, DE, EN, ES, EL, HU, IT, NL, PT, RO

*El texto íntegro de la sentencia se encuentra en el sitio de Internet del Tribunal de Justicia
<http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=ES&Submit=rechercher&numaff=C-506/06>
Generalmente puede consultarse a partir de las 12 horas CET del día de su pronunciamiento*

*Si desea más información, diríjase al Sra. Agnès López Gay
Tél: (00352) 4303 3667 Fax: (00352) 4303 2668*

*En «Europe by Satellite» tiene a su disposición imágenes del pronunciamiento de la sentencia
facilitadas por la Comisión Europea, Dirección General Prensa y Comunicación,
L-2920 Luxemburgo, Tel : (00352) 4301 35177 - Fax : (00352) 4301 35249
o B-1049 Bruselas, Tel: (0032) 2 2964106 – Fax : (0032) 2 2965956*