



Presse et Information

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE n° 39/08

24 juin 2008

Arrêt de la Cour dans l'affaire C-188/07

*Commune de Mesquer / Total France SA, Total International Ltd*

### **LE PRINCIPE DU POLLUEUR-PAYEUR EXIGE UNE PRISE EN CHARGE FINANCIÈRE DU COÛT DE L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS GÉNÉRÉS PAR LE NAUFRAGE D'UN NAVIRE PÉTROLIER**

*L'exigence de transposition conforme de l'article 15 de la directive 'déchets' peut conduire à ce que le producteur du produit générateur supporte le coût de l'élimination des déchets générés par le déversement accidentel d'hydrocarbures en mer.*

La société italienne ENEL a passé un contrat avec Total International Ltd pour livrer du fioul lourd du port de Dunkerque (France) à celui de Milazzo (Italie). Pour l'exécution de ce contrat, Total raffinage distribution, devenue Total France SA, a vendu ce fioul lourd à Total International Ltd, laquelle a affrété le navire pétrolier Erika, battant pavillon maltais. Le 12 décembre 1999, l'Erika sombrait au large des côtes bretonnes (Finistère, France) déversant une partie de sa cargaison et de ses soutes en mer et entraînant une pollution du littoral atlantique français.

La commune de Mesquer a assigné les entreprises du groupe Total en remboursement des frais engagés pour les opérations de nettoyage et de dépollution de son territoire côtier en se fondant sur la directive «déchets». Selon la commune, les hydrocarbures accidentellement déversés en mer constituaient des déchets au sens de la directive et le coût de leur élimination devait donc être imputé aux sociétés Total International Ltd et Total France, respectivement en leurs qualités de «détenteurs antérieurs» ou de «producteur du produit générateur».

Afin de pouvoir statuer sur le pourvoi dont elle a été saisie, la Cour de cassation (France) interroge la Cour de justice sur l'interprétation des dispositions communautaires applicables <sup>1</sup>.

- ***Sur la question de savoir si du fioul lourd accidentellement déversé en mer à la suite d'un naufrage doit être qualifié de déchet au sens de la directive***

La Cour estime que le fioul lourd transporté par le navire ne constitue pas un «déchet» dès lors qu'il est exploité ou commercialisé dans des conditions économiquement avantageuses et qu'il

<sup>1</sup> – Directive 75/442/CEE du Conseil, du 15 juillet 1975, relative aux déchets (JO L 194, p. 39), modifiée par la décision 96/350/CE de la Commission, du 24 mai 1996 (JO L 135, p. 32).

est susceptible d'être effectivement utilisé en tant que combustible sans nécessiter d'opération de transformation préalable.

Toutefois, de tels hydrocarbures déversés dans les circonstances d'un naufrage, se retrouvant mélangés à de l'eau ainsi qu'à des sédiments et dérivant le long des côtes d'un État membre jusqu'à s'échouer sur celles-ci, **sont à considérer comme des substances que leur détenteur n'avait pas l'intention de produire et dont il se défait, quoique involontairement, à l'occasion de leur transport, si bien qu'elles doivent être qualifiées de déchets au sens de la directive.**

- *Sur la question de savoir si, dans le cas du naufrage d'un navire pétrolier, le producteur du fioul lourd déversé en mer et/ou le vendeur de ce fioul et affrèteur du navire qui transportait cette substance peuvent être tenus de supporter le coût lié à l'élimination des déchets ainsi générés, alors même que la substance déversée en mer était transportée par un tiers, en l'occurrence un transporteur maritime*

La Cour rappelle tout d'abord que, dans les circonstances de l'espèce, la directive «déchets» prévoit, conformément au principe du pollueur-payeur, que ce coût doit être supporté par les «détenteurs antérieurs» ou par le «producteur du produit générateur de déchets».

Lors d'un naufrage, la Cour relève que le propriétaire du navire transportant des hydrocarbures est en possession de ceux-ci, immédiatement avant qu'ils ne deviennent des déchets. **Dans ces conditions, le propriétaire du navire peut être considéré comme ayant produit ces déchets et être qualifié à ce titre de «détenteur» au sens de la directive.**

Toutefois, le juge national, au vu des éléments que lui seul est à même d'apprécier, peut considérer que **le vendeur des hydrocarbures et affrèteur du navire les transportant a «produit des déchets», s'il constate que ce vendeur-affrèteur a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par ce naufrage, en particulier s'il s'est abstenu de prendre les mesures visant à prévenir un tel événement, telles que celles concernant le choix du navire.**

La Cour estime à cet égard que la directive «déchets» ne s'oppose pas à ce que les États membres, en application des conventions sur la responsabilité civile<sup>2</sup> et FIPOL<sup>3</sup>, prévoient des limitations ou exonérations de responsabilité en faveur du propriétaire du navire et de l'affrèteur ainsi que la mise en place d'un fonds tel que le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL).

Toutefois, si les coûts de l'élimination des déchets ne sont pas ou ne peuvent pas être pris en charge par le FIPOL et que, en application des limitations et/ou exonérations de responsabilité prévues, le droit national d'un État membre, y compris celui issu des conventions internationales, empêche que ces coûts puissent être supportés par le propriétaire du navire et l'affrèteur de ce dernier, alors même qu'ils sont à considérer comme «détenteurs», **un tel droit national doit alors permettre que ces coûts soient supportés par le «producteur du produit générateur des déchets» ainsi répandus. Cependant, en vertu du principe du pollueur-payeur, un tel**

---

<sup>2</sup> – Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, telle que modifiée par le protocole signé à Londres le 27 novembre 1992 (JO 2004, L 78, p. 32).

<sup>3</sup> – Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971, telle que modifiée par le protocole signé à Londres le 27 novembre 1992 (JO 2004, L 78, p. 40).

**producteur ne pourra être tenu de supporter ces coûts que si, par son activité, il a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage du navire.**

*Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.*

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

*Le texte intégral de l'arrêt se trouve sur le site Internet de la Cour*

*[Arrêt C-188/07](#)*

*Généralement il peut être consulté à partir de 12 heures CET le jour du prononcé.*

*Pour de plus amples informations, veuillez contacter Mme Marie-Christine Lecerf*

*Tél : (00352) 4303 3205 – Fax : (00352) 4303 3034*

*Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur EbS "Europe by Satellite",  
service rendu par la Commission européenne, Direction générale Presse et Communication,*

*L-2920 Luxembourg, Tél : (00352) 4301 35177 - Fax : (00352) 4301 35249*

*ou B-1049 Bruxelles, Tél : (0032) 2 2964106 – Fax : (0032) 2 2965956*