

PRESENTATION France

Arrêts de la 3eme chambre civile de la Cour de cassation Commune de Mesquer

Affaire de l'Erika

Le 12 décembre 1999, le navire pétrolier Erika, affrété par la société Total International Ldt pour transporter 30 000 tonnes de fioul lourd , a sombré, déversant une partie de sa cargaison en mer, entraînant une pollution du littoral atlantique français.

Une des communes touchées, la commune de Mesquer, a assigné la société Total France, producteur du fioul, la société Total International Ldt , vendeur du fioul, et affréteur du navire , pour obtenir le remboursement des dépenses engagées pour le nettoyage et la dépollution, sur le fondement de la loi de transposition de la directive 75/442 du 15 juillet 1975 relative aux déchets.

Les juridictions du 1^{er} et du second degré ayant rejeté la demande, **la Cour de cassation**, saisie d'un pourvoi de la Commune, et estimant que la cour d'appel avait eu une interprétation trop étroite des notions de producteur et de détenteur des déchets, **a posé à la Cour de justice des Communautés européennes, par un arrêt du 28 mars 2007 pourvoi n° 04-12.315, les questions suivantes :**

« 1°/ le fioul lourd, issu d'un processus de raffinage, répondant aux spécifications de l'utilisateur, destiné par le producteur à être vendu en qualité de combustible et mentionné dans la directive 68/414/CEE du 20 décembre 1968 modifiée par la directive 98/33/CE du 14 décembre 1998 relative aux ressources stratégiques assorties d'une obligation de stockage, peut-il être qualifié de déchet au sens de l'article 1 de la directive 75/442 CEE du 15 juillet 1975 telle que modifiée par la directive 95/156/CEE du 18 mars 1991 et codifiée par la directive 2006/12/CE ?

2°/ une cargaison de fioul lourd, transportée par un navire et accidentellement déversée dans la mer constitue-t-elle par elle-même ou du fait de son mélange à l'eau et à des sédiments, un déchet au sens de la rubrique Q 4 de l'annexe 1 de la directive 2006/12/CE ?

3°/ en cas de réponse négative à la première question et positive à la deuxième, le producteur du fioul lourd (Total raffinage) et / ou le vendeur et affréteur (Total international Ldt) peuvent-ils être considérés au sens des articles 1 sous b) et c) de la directive 2006/12/CE et pour l'application de l'article 15 de la même directive comme producteur et /ou

détenteur du déchet alors qu'au moment de l'accident qui l'a transformé en déchet le produit était transporté par un tiers ?

« 1°/ Can heavy fuel oil, as the product of a refining process, meeting the user's specifications and intended by the producer to be sold as a combustible fuel, and referred to in [Directive 68/414] be treated as waste within the meaning of Article 1 of [Directive 75/442] as ... codified by [Directive 2006/12]?

2°/ Does a cargo of heavy fuel oil, transported by a ship and accidentally spilled into the sea, constitute – either in itself or on account of being mixed with water and sediment – waste falling within category Q4 in Annex I to [Directive 2006/12]?

3°/ If the first question is answered in the negative and the second in the affirmative, can the producer of the heavy fuel oil (Total raffinage [distribution]) and/or the seller and carrier (Total International Ltd) be regarded as the producer and/or holder of waste within the meaning of Article 1(b) and (c) of [Directive 2006/12] and for the purposes of applying Article 15 of that directive, even though at the time of the accident which transformed it into waste the product was being transported by a third party?'

Par arrêt du 24 juin 2008 C-188/07 la CJCE

1°) a répondu à la première et à la deuxième questions que le fioul lourd n'est pas par lui-même un déchet au sens de la directive européenne du 15 juillet 1975, mais le devient lorsqu'à la suite d'un naufrage, il se trouve accidentellement déversé en mer.

2°) a répondu à la troisième question, concernant **l'identification des personnes tenues à réparation**, dans les termes suivants :

- selon les obligations de la directive, découlant du principe pollueur-payeur : le coût de l'élimination des déchets doit être supporté par les détenteurs antérieurs ou par le producteur du produit générateur des déchets (§ 69) ;
- si le propriétaire du navire transportant le fioul, qui était en sa possession avant qu'il ne devienne déchet du fait du naufrage peut donc être considéré comme ayant produit ces déchets au sens de l'article 1er, sous b), de la directive 75/442 et être ainsi qualifié à ce titre de «détenteur» au sens de l'article 1er, sous c), de cette directive, celle-ci n'excluait pas que, dans certaines hypothèses, **le coût de l'élimination**

des déchets soit à la charge d'un ou de plusieurs détenteurs antérieurs (§ 74 et 75) ;

- l'article 15 de la directive 75/442 prévoit que certaines catégories de personnes, en l'occurrence **les «détenteurs antérieurs» ou le «producteur du produit générateur»,** peuvent, conformément au principe du pollueur-payeur, être tenues de supporter le coût de l'élimination des déchets. Ainsi, **cette obligation financière leur incombe en raison de leur contribution à la génération desdits déchets et, le cas échéant, au risque de pollution qui en résulte (§ 77) ;**

- pour l'application de cet article 15 **au déversement accidentel d'hydrocarbures en mer à l'origine d'une pollution des côtes d'un État membre:**

- **le vendeur de ces hydrocarbures et affréteur du navire** les transportant peut être considéré comme producteur desdits déchets, au sens de l'article 1er, sous b), de la directive 75/442, telle que modifiée par la décision 96/350, et, ce faisant, comme «détenteur antérieur» aux fins de l'application de l'article 15, second tiret, première partie, de cette directive (**relatif à la prise en charge du coût d'élimination des déchets**) si le juge national, **au vu des éléments que lui seul est à même d'apprécier, aboutit à la conclusion que ce vendeur-affréteur 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 (§ 78) ;

- **si le droit national d'un État membre, y compris celui issu de conventions internationales (plafond d'indemnisation, limitation et /ou exonération de responsabilité) , empêche que ces coûts soient supportés par le propriétaire du navire et/ou l'affréteur de ce dernier, alors même que ceux-ci sont à considérer comme des «détenteurs» au sens de l'article 1er, sous c), de la directive 75/442,** un tel droit national devra alors permettre, pour assurer une transposition conforme de l'article 15 de cette directive, que lesdits **coûts soient supportés par le producteur du produit générateur des déchets ainsi répandus.** Cependant, conformément au principe du pollueur-payeur, **un tel producteur ne peut 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 (§ 89).**

La CJCE a également rappelé une règle essentielle pour l'application du droit communautaire :

- l'obligation pour un État membre de prendre toutes les mesures nécessaires pour atteindre le résultat prescrit par une directive est une **obligation contraignante imposée par l'article 249, troisième alinéa, CE et par la directive elle-même**. Cette obligation de prendre toutes mesures générales ou particulières **s'impose à toutes les autorités des États membres, y compris, dans le cadre de leurs compétences, les autorités juridictionnelles** (voir arrêts du 13 novembre 1990, Marleasing, C-106/89, Rec. p. I-4135, point 8, et Inter-Environnement Wallonie, précité, point 40) (§ 83)

- **En appliquant le droit national**, qu'il s'agisse de dispositions **antérieures ou postérieures à la directive** ou de dispositions résultant de conventions internationales auxquelles l'État membre a souscrit, **la juridiction nationale appelée à l'interpréter est tenue de le faire dans toute la mesure du possible à la lumière du texte et de la finalité de la directive pour atteindre le résultat visé par celle-ci** et se conformer ainsi à l'article 249, troisième alinéa, CE (voir, en ce sens, arrêt Marleasing, précité, point 8) (§ 84)

Dispositif de l'arrêt de la CJCE :

1. *A substance such as that at issue in the main proceedings, namely heavy fuel oil sold as a combustible fuel, does not constitute waste within the meaning of Council Directive 75/442/EEC of 15 July 1975 on waste, as amended by Commission Decision 96/350/EC of 24 May 1996, where it is exploited or marketed on economically advantageous terms and is capable of actually being used as a fuel without requiring prior processing.*

2. *Hydrocarbons accidentally spilled at sea following a shipwreck, mixed with water and sediment and drifting along the coast of a Member State until being washed up on that coast, constitute waste within the meaning of Article 1(a) of Directive 75/442, as amended by Decision 96/350, where they are no longer capable of being exploited or marketed without prior processing.*

3. *For the purposes of applying Article 15 of Directive 75/442, as amended by Decision 96/350, to the accidental spillage of hydrocarbons at sea causing pollution of the coastline of a Member State:*

- the national court may regard the seller of those hydrocarbons and charterer of the ship carrying them as a producer of that waste within the meaning of Article 1(b) of Directive 75/442, as amended by Decision 96/350, and thereby as a ‘previous holder’ for the purposes of applying the first part of the second indent of Article 15 of that directive, if that court, in the light of the elements which it alone is in a position to assess, reaches the conclusion that that seller-charterer contributed to the risk that the pollution caused by the shipwreck would occur, in particular if he failed to take measures to prevent such an incident, such as measures concerning the choice of ship;**

- if it happens that the cost of disposing of the waste produced by an accidental spillage of hydrocarbons at sea is not borne by the International Oil Pollution Compensation Fund, or cannot be borne because the ceiling for compensation for that accident has been reached, and that, in accordance with the limitations and/or exemptions of liability laid down, the national law of a Member State, including the law derived from international agreements, prevents that cost from being borne by the shipowner and/or the charterer, even though they are to be regarded as ‘holders’ within the meaning of Article 1(c) of Directive 75/442, as amended by Decision 96/350, such a national law will then, in order to ensure that Article 15 of that directive is correctly transposed, have to make provision for that cost to be borne by the producer of the product from which the waste thus spread came. In accordance with the ‘polluter pays’ principle, however, such a producer cannot be liable to bear that cost unless he has contributed by his conduct to the risk that the pollution caused by the shipwreck will occur.**

On peut donc considérer que la Cour de justice a répondu pleinement et précisément aux questions préjudicielles posées, et même au-delà puisqu’elle a très clairement rappelé, en réponse à l’objection des sociétés Total qui considéraient avoir satisfait à leur obligation pollueur-payeur en appliquant les conventions internationales, et notamment la convention FIPOIL, les obligations pesant sur le juge national en application du traité de l’Union.

Faisant l’exacte application des règles posées par la CJCE, la 3^{ème} chambre civile de la Cour de cassation, par arrêt du 17 septembre

2008 pourvoi n° 04-12.315, Bull. 2008, III, n° 206, a cassé, au visa de l'article L.541-2 du code de l'environnement (issu de la transposition de la directive 75/442) , interprété à la lumière des objectifs assignés aux Etats membres par ladite directive, l'arrêt de la cour d'appel de Rennes qui avait rejeté la demande de condamnation des sociétés Total vendeur affréteur et raffinage distribution au motif qu'elles ne pouvaient être considérées comme productrices ou détentrices des déchets retrouvés sur les plages après le naufrage de l'Erika, « *alors qu'elles avaient en réalité fabriqué un produit pétrolier devenu déchet uniquement par le fait du transport* ».

Réponse de la Cour de cassation : « *qu'en statuant ainsi, alors que le vendeur des hydrocarbures et affréteur du navire les transportant peut être considéré comme détenteur antérieur des déchets s'il est établi qu'il a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage et que le producteur du produit générateur des déchets peut être tenu de supporter les coûts liés à l'élimination des déchets, si, par son activité, il a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage, la cour d'appel, qui a constaté que la société Total raffinage distribution avait produit le fioul lourd et que la société Total international Ldt l'avait acquis puis vendu à la société Enel et affrété le navire Erika pour le transporter, n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations et a violé le texte susvisé (L. 541-2 code de l'environnement).*

Il appartenait donc à la cour d'appel de renvoi (Bordeaux) de rechercher si les deux sociétés Total intervenues dans l'opération avaient contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage.

Mais la cour d'appel de renvoi n'a pas statué à ce jour, probablement parce que d'autres procédures tendant aux mêmes fins (notamment une procédure pénale qui a reconnu la responsabilité de Total) ont finalement donné satisfaction à la commune de Mesquer.

Pour ce qui concerne le sujet de notre conférence on peut retenir :

- une réponse complète et précise de la CJCE à la question posée ;
- une application du texte national issu de la transposition de la directive conforme à l'interprétation donnée par la CJCE .
- le renvoi au juge national pour les éléments déterminants de la solution du litige, relevant de son pouvoir souverain (contribution des sociétés Total au risque de pollution).

