

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL

JULIANE KOKOTT

prezentate la 13 martie 2008¹

I — Introducere

1. Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare a fost formulată de Cour de cassation (Curtea de Casație) ca urmare a naufragiului petrolierului Erika, în anul 1999, în apropierea coastei bretone. Păcura grea deversată a poluat, între altele, plajele din comuna Mesquer (denumită în continuare „Mesquer”), care solicită în prezent despăgubiri din partea unor întreprinderi aparținând grupului Total.

2. Curtea a fost sesizată cu o serie de întrebări în interpretarea Directivei 75/442/CEE a Consiliului din 15 iulie 1975 privind deșeurile² (denumită în continuare „directiva-cadru privind deșeurile”). Pentru început, trebuie să se stabilească dacă păcura grea ca atare poate

fi considerată a fi deșeu sau a devenit deșeu ca urmare a naufragiului. Cour de cassation solicită apoi să se stabilească dacă întreprinderile aparținând grupului Total trebuie să suporte cheltuielile de eliminare a poluării cu combustibil, în calitate de producători și de transportatori cu petrolierul ai păcurii grele deversate.

3. În acest context, trebuie să se țină seama de faptul că Republica Franceză este parte la Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi din 29 noiembrie 1969³, în versiunea rezultată din Protocolul din 1992⁴ (denumită în continuare „Convenția privind răspunderea”), precum și la Convenția internațională privind crearea unui fond internațional pentru compensarea prejudiciilor cauzate de poluarea cu hidrocarburi, în versiunea rezultată din Protocolul din 27 noiembrie 1992⁵ (denumită în continuare „Convenția privind fondul”).

1 — Limba originală: germana.

2 — JO L 194, p. 39, modificată ultima dată în ceea ce privește aspectele relevante în prezenta cauză prin Decizia 96/350/CE a Comisiei din 24 mai 1996 (JO L 135, p. 32). În prezent, consolidată prin Directiva 2006/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 aprilie 2006 privind deșeurile (JO L 114, p. 9, Ediție specială, 15/vol. 16, p. 45).

3 — Versiunea în limba germană din Bundesgesetzblatt 1975 II p. 305 (a se vedea Ordonanța Guvernului nr. 15/2000 pentru aderarea României la Protocolul din 1992 pentru amendarea Convenției internaționale privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1969, Monitorul Oficial nr. 35 din 29 ianuarie 2000, precum și Legea nr. 158 din 3 octombrie 2000 privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2000, Monitorul Oficial nr. 486 din 5 octombrie 2000).

4 — Protocolul a fost publicat în JO 2004, L 78, p. 32. Textul integral al versiunii din 1992 a Convenției poate fi consultat, spre exemplu, pe pagina internet <http://fr.iopcfund.org/npdf/Conventions%20French.pdf>, p. 5-20.

5 — Protocolul a fost publicat în JO 2004, L 78, p. 40. Textul integral al versiunii din 1992 a Convenției poate fi consultat, spre exemplu, pe pagina internet <http://fr.iopcfund.org/npdf/Conventions%20French.pdf>, p. 25-48.

II — Cadrul juridic

A — Convențiile internaționale aplicabile

4. Pe planul dreptului internațional, în cauza de față este relevantă în primul rând Convenția privind răspunderea. Această convenție a fost ratificată, între altele, de către 24 de state membre, nu însă și de Comunitate⁶.

5. Articolul III din Convenția privind răspunderea cuprinde dispozițiile referitoare la răspunderea pentru pagubele cauzate prin poluarea cu hidrocarburi a mării:

„1. În afara excepțiilor prevăzute la paragrafele 2 și 3 ale prezentului articol, armatorul unei nave, din momentul producerii incidentului sau când incidentul constă într-o serie de evenimente, din momentul primului eveniment, va fi răspunzător pentru pagubele poluării pricinuite de navă ca rezultat al aceluia incident.

2. Armatorul navei nu va avea nicio răspundere pentru efectele poluării, dacă poate dovedi că paguba prin poluare:

- a) este rezultatul unui act de război, ostilități, război civil, insurecție sau al unui fenomen natural excepțional, inevitabil și cu caracter irezistibil; sau
- b) a fost în totalitate cauzată de o acțiune sau de o omisiune făcută cu intenția de a crea daune de către o terță parte; sau
- c) a fost în totalitate cauzată de neglijența sau de altă acțiune producătoare de prejudiciu a oricărui guvern ori a altei autorități responsabile cu întreținerea farurilor sau a altor mijloace de navigație ajutătoare în exercițiul acestei funcțiuni.

3. Dacă armatorul navei dovedește că pagubele poluării au rezultat, în întregime sau parțial, fie din cauza unei acțiuni sau a unei omisiuni făcute cu intenția de a crea daune de către persoana care a suportat efectele, fie din neglijența acelei persoane, armatorul poate fi exonerat, în totalitate sau parțial, de răspunderea lui față de acea persoană.

4. Nu vor fi cerute compensații pentru efectele poluării împotriva armatorului în alt mod decât în baza prezentei convenții. Cu condiția respectării paragrafului 5 al prezentului articol, nu vor fi făcute cereri de

6 — Potrivit paginii internet http://www.imo.org/includes/blastData.asp?doc_id=693&status.xls, consultată la 15 ianuarie 2008, sunt părți la Convenție Belgia, Bulgaria, Danemarca, Germania, Estonia, Grecia, Spania, Franța, Irlanda, Italia, Cipru, Letonia, Lituania, Luxemburg, Ungaria, Malta, Țările de Jos, Polonia, Portugalia, România, Slovenia, Finlanda, Suedia și Regatul Unit, nu însă și Republica Cehă, Austria sau Slovacia.

compensații pentru daunele provocate de poluare, conform acestei convenții sau altfel, împotriva:

- a) angajaților sau agenților proprietarului ori membrilor de echipaj;
- b) pilotului sau oricărei persoane care, nefiind membru al echipajului, lucrează pentru navă;
- c) oricărui navlositor (oricum este descris acesta, inclusiv navlositorul în contractul de tip bare-boat), manager sau operator de navă;
- d) oricărei persoane care îndeplinește operațiuni de salvare cu asentimentul armatorului sau conform instrucțiunilor altei autorități publice competente;
- e) oricărei persoane care ia măsuri preventive;
- f) tuturor angajaților sau agenților persoanelor menționate la subparagrafele c), d) și e),

intenția de a cauza astfel de pagubă sau din nepăsare și cunoscând faptul că o astfel de pagubă ar putea rezulta din aceasta.

5. Nicio parte a acestei convenții nu va prejudicia niciun drept de recurs al armatorului împotriva unei terțe părți.”

6. Potrivit articolului V din Convenția privind răspunderea, armatorul nu este îndreptățit la limitarea răspunderii civile dacă se dovedește că paguba produsă prin poluare se datorează acțiunii sale personale sau omisiunii făcute cu intenția de a crea această pagubă ori din nepăsare și cunoscând faptul că o astfel de pagubă s-ar putea produce.

7. La data producerii faptelor din prezenta cauză, plafonul maxim al răspunderii se situa, potrivit articolului V alineatul 1, între 3 milioane și 59,7 milioane de unități de cont, în funcție de dimensiunile navei. Conform articolului V alineatul 9, unitatea de cont corespunde dreptului special de tragere, astfel cum este definit de către Fondul Monetar Internațional, care reprezenta la 13 decembrie 1999, imediat după producerea accidentului, 1,357120 euro⁷. În cauza Erika, răspun-

în afara cazului în care paguba este rezultatul propriei acțiuni sau omisiunii făcute cu

7 — Potrivit indicațiilor oferite de Fondul Monetar Internațional http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_mth.aspx?SelectDate=1999-12-31&reportType=CVSDR. Un drept special de tragere corespunde unui coș de monede, constituit în prezent din 0,41 euro, 18,4 yen, 0,0903 lire sterline și 0,632 dolari SUA.

derea armatorului era limitată la aproximativ 13 milioane de euro⁸.

8. Convenția privind răspunderea a fost completată prin Convenția privind fondul. Această convenție a fost ratificată de către 23 de state membre, nu însă și de Comunitate⁹.

9. Potrivit articolului 2 din Convenția privind fondul, despăgubirile din cadrul fondului pentru compensarea prejudiciilor cauzate de poluarea cu hidrocarburi (denumit în continuare și „fondul”) instituit prin Convenție se acordă în măsura în care protecția ce decurge din Convenția privind răspunderea se dovedește insuficientă. La data producerii evenimentelor din speță, compensația din partea fondului era limitată la 135 de milioane de unități de cont. În cazul Erika, aceasta reprezenta o sumă de aproximativ 185 de milioane de euro¹⁰.

10. Conform articolului 28 alineatul 4, Convenția privind fondul este deschisă spre semnare numai statelor care au ratificat, au acceptat, au aprobat sau au aderat la Convenția din 1992 privind răspunderea.

8 — Nota 92FUND/EXC.28/4 din 15 februarie 2005 a directorului Fondului de compensare pentru prejudiciile cauzate de poluarea cu hidrocarburi, http://www.iopcfund-docs.org/ds/pdf/92exc28-4_e.pdf, p. 2. A se vedea de asemenea Comunicarea Comisiei către Consiliu și Parlamentul European privind o a doua serie de măsuri comunitare privind siguranța maritimă ca urmare a naufragiului petrolierului ERIKA, COM (2000) 802 final, p. 59.

9 — Potrivit paginii internet http://www.imo.org/includes/blastData.asp?doc_id=693/status.xls, consultată la 5 martie 2008, sunt părți la Convenție Belgia, Bulgaria, Danemarca, Germania, Estonia, Grecia, Spania, Franța, Irlanda, Italia, Cipru, Letonia, Lituania, Luxemburg, Ungaria, Malta, Țările de Jos, Polonia, Portugalia, Slovenia, Finlanda, Suedia și Regatul Unit, nu însă și Republica Cehă, Austria, România sau Slovacia.

10 — Nota 92FUND/EXC.28/4 (citată la nota de subsol 8, p. 2).

11. În plus, articolul 235 alineatul 3 din Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării, încheiată la Montego Bay la 10 decembrie 1982¹¹ (denumită în continuare „Convenția asupra dreptului mării”), îndeamnă statele să coopereze în vederea instituirii unui regim privind răspunderea pentru poluarea mediului marin:

„În vederea asigurării unei despăgubiri rapide și adecvate pentru orice daune rezultând din poluarea mediului marin, statele vor coopera pentru asigurarea aplicării și dezvoltării dreptului internațional al răspunderii în ce privește evaluarea și despăgubirea pentru daune și reglementarea diferendelor în materie, precum și, dacă este cazul, elaborarea de criterii și proceduri pentru plata unor despăgubiri adecvate, instituind, de exemplu, un sistem de asigurări obligatorii sau fonduri de despăgubiri.”

B — Reglementarea comunitară

1. Directiva-cadru privind deșeurile

12. Directiva-cadru privind deșeurile definește la articolul 1, între altele, noțiunile de deșeu, de producător de deșeuri și de deținător de deșeuri:

11 — A treia Conferință a Națiunilor Unite privind dreptul mării, Documents officiels, vol. XVII, 1984, doc.A/conf.62/122, p. 157-231.

„1. În sensul prezentei directive:

și

(a) «deșeu» înseamnă orice substanță sau obiect din categoriile cuprinse în anexa I, de care deținătorul se debarasează ori intenționează sau are obligația să se debaraseze;

„Q 15 Materiale contaminate, substanțe sau produse rezultate din operațiuni de remediere a solului”. [traducere neoficială]

(b) «producător» înseamnă orice persoană ale cărei activități produc deșeuri («producător inițial») și/sau orice persoană care realizează operațiuni de prelucrare inițială, de amestecare sau alte operațiuni care au ca rezultat schimbarea naturii sau a compoziției acestor deșeuri;

14. Articolul 15 din directiva-cadru privind deșeurile reglementează modul de suportare a costurilor de eliminare a deșeurilor:

(c) «deținător» înseamnă producătorul de deșeuri sau persoana fizică sau juridică aflată în posesia acestora;

„În conformitate cu principiul «poluatorul plătește», costurile de eliminare a deșeurilor trebuie suportate de către:

[...]” [traducere neoficială]

13. Anexa I definește diferitele categorii de deșeuri, între care și următoarele două:

— deținătorul care își transferă deșeurile unei societăți de colectare sau unei întreprinderi prevăzute la articolul 9 și/sau

„Q 4 Materiale deversate în mod accidental, pierdute sau care au suferit alte incidente, inclusiv orice materiale, echipamente etc. contaminate ca rezultat al incidentului în cauză”

— deținătorii precedenți sau producătorul produsului din care provin deșeurile”. [traducere neoficială]

2. Directiva 68/414/CEE privind rezervele obligatorii de resurse strategice

poziția adoptată de Comunitate cu privire la Convenția privind fondul.

15. Directiva 68/414/CEE a Consiliului din 20 decembrie 1968 privind obligația statelor membre ale CEE de a menține stocuri minime de țiței și/sau produse petroliere¹² impune la articolul 1 statelor membre obligația de a menține stocuri de produse petroliere echivalente cu consumul intern zilnic pe 90 de zile. Potrivit articolului 2 a treia liniuță, această obligație include fuel-oils (uleiuri combustibile).

17. Articolul 1 autorizează statele membre să încheie un Protocol adițional la Convenția privind fondul. Anumitor state membre li se permite în acest sens să adere la Convenția privind fondul și la Convenția privind răspunderea:

3. Decizia 2004/246/CE referitoare la Convenția privind fondul

„(1) Statele membre sunt autorizate, în interesul Comunității Europene, să semneze, să ratifice sau să adere la Protocolul din 2003 la Convenția internațională din 1992 pentru compensarea prejudiciilor cauzate de poluarea cu hidrocarburi (denumit în continuare «Protocolul privind Fondul suplimentar»), sub rezerva condițiilor menționate la articolele de mai jos.

16. Considerentul (4) al Deciziei 2004/246/CE a Consiliului din 2 martie 2004 de autorizare a statelor membre să semneze, să ratifice sau să adere, în interesul Comunității Europene, la Protocolul din 2003 la Convenția internațională din 1992 privind crearea unui fond internațional pentru compensarea prejudiciilor cauzate de poluarea cu hidrocarburi și de autorizare a Austriei și a Luxemburgului să adere, în interesul Comunității Europene, la instrumentele de referință¹³, precum și articolul 4 din aceasta clarifică

(2) În afară de aceasta, Republica Cehă, Estonia, Luxemburg, Ungaria, Austria și Slovacia sunt autorizate să adere la instrumentele de referință.

(3) Textul Protocolului privind Fondul suplimentar se găsește în anexa I la prezenta decizie. Textul instrumentelor de referință se găsește în anexele II și III la prezenta decizie.

12 — JO L 308, p. 4, în versiunea rezultată din Directiva 98/93/CE a Consiliului din 14 decembrie 1998, JO L 358, p. 100.

13 — JO L 78, p. 99, în versiunea rezultată din Decizia 2004/664/CE a Consiliului din 24 septembrie 2004 de adaptare a Deciziei 2004/246/CE ca urmare a aderării Republicii Cehe, a Republicii Estonia, a Republicii Cipru, a Republicii Letonia, a Republicii Lituania, a Republicii Ungare, a Republicii Malta, a Republicii Polone, a Republicii Slovenia și a Republicii Slovace (JO L 303, p. 28, Ediție specială, 11/vol. 36, p. 162).

(4) În sensul prezentei decizii, «instrumente de referință» înseamnă Protocolul din 1992

de modificare a Convenției internaționale din 1969 privind răspunderea civilă pentru daunele provocate de poluarea cu hidrocarburi și Protocolul din 1992 de modificare a Convenției internaționale din 1971 privind crearea unui fond internațional pentru compensarea prejudiciilor cauzate de poluarea cu hidrocarburi.

(5) În prezenta decizie, prin «stat membru» se înțelege orice stat membru, cu excepția Danemarcei.”

18. Articolul 2 îndeamnă statele membre să adere în cel mai scurt termen la Protocolul privind Fondul suplimentar și, în privința statelor menționate la articolul 1 alineatul (2), să adere deopotrivă la acest Protocol și la convențiile de bază.

19. Considerentul (4) prevede:

„În conformitate cu prevederile Protocolului privind Fondul suplimentar, numai statele suverane pot fi părți la protocol; nu este, așadar, posibil pentru Comunitate să ratifice protocolul sau să adere la acesta și nici nu se prevede posibilitatea de a proceda astfel în viitorul apropiat.”

20. Articolul 4 impune statelor membre să depună toate eforturile pentru a facilita aderarea Comunității:

„Statele membre se asigură în cele mai scurte termene că Protocolul privind Fondul suplimentar și instrumentele de referință sunt modificate astfel încât să permită Comunității să devină parte contractantă.”

21. Potrivit considerentelor (2) și (3), această decizie a Consiliului era necesară deoarece dispozițiile Protocolului privind Fondul suplimentar afectează normele stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială¹⁴ și fac astfel parte dintre competențele exclusive ale Comunității.

III — Situația de fapt, procedura principală și cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare

22. Compania italiană producătoare de electricitate ENEL și societatea Total International Ltd. au încheiat un contract privind

¹⁴ — JO 2001, L 12, p. 1, Ediție specială, 19/vol. 3, p. 74.

livrarea de păcură grea în Italia. Aceasta urma să fie utilizată de o centrală electrică drept combustibil în vederea producerii de electricitate.

23. Păcura grea este un produs obținut prin rafinarea țițeiului. Componentele mai ușoare ale țițeiului, care trec în stare gazoasă la temperaturi scăzute, sunt transformate, spre exemplu, în benzină sau uleiuri combustibile. În schimb, păcura grea este vâscoasă la temperaturi normale și necesită încălzire pentru a deveni fluidă.

24. În vederea executării contractului încheiat cu ENEL, societatea Total raffinage distribution, devenită Total France, a vândut o anumită cantitate de păcură grea societății Total International Ltd., care a navlosit nava cisternă Erika pentru transportul păcurii grele până în portul Milazzo, în Sicilia. La 11 și 12 decembrie 1999, nava a naufragiat. Încărcătura s-a deversat în parte în mare, producând poluarea unor părți ale litoralului atlantic francez, printre care și zone aparținând Mesquer.

25. Administrația comunei a adoptat un decret prin care s-a solicitat societăților Total să înlăture deșeurile provenite de pe navă. Cu toate acestea, comuna a efectuat cheltuieli pentru organizarea unor operațiuni de curățare și de decontaminare a teritoriului comunei. Totodată, a formulat împotriva Total France și a Total International Ltd. (denumite în continuare „Total”) o acțiune în restituirea acestor costuri.

26. Procedura se află în prezent pe rolul Cour de cassation, care a adresat Curții de Justiție următoarele întrebări în vederea pronunțării unei hotărâri preliminare:

„1) Păcura grea, produs rezultat dintr-un proces de rafinare, conform specificațiilor utilizatorului, destinat de către producător comercializării drept combustibil și prevăzut în Directiva 68/414/CEE din 20 decembrie 1968, modificată prin Directiva 98/93/CE din 14 decembrie 1998 privind resursele strategice a căror stocare este obligatorie, poate fi considerată a fi deșeu în sensul articolului 1 din Directiva 75/442/CEE din 15 iulie 1975, astfel cum a fost modificată prin Directiva 91/156/CEE din 18 martie 1991 și codificată prin Directiva 2006/12/CE?

2) O încărcătură de păcură grea, transportată cu o navă și deversată accidental în mare, constituie prin ea însăși sau ca urmare a amestecării sale cu apă și cu sedimente un deșeu în sensul rubricii Q 4 din anexa I la Directiva 2006/12/CE?

3) În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare și pozitiv la cea de a doua, producătorul păcurii grele (Total raffinage) și/sau vânzătorul și navlositorul (Total International Ltd) pot fi considerați, în sensul articolului 1 literele (b) și (c) din Directiva 2006/12/CE și în vederea aplicării articolului 15 din aceeași directivă, ca producător și/sau deținător al deșeului dacă, la momentul accidentului în urma căruia produsul s-a transformat în deșeu, acesta era transportat de către un terț?”

27. La 16 ianuarie 2008, în timp ce procedura în fața Curții de Justiție era în desfășurare, tribunal de grande instance de Paris (Tribunalul de Mare Instanță din Paris) a condamnat diferite persoane, între care și diferite societăți aparținând grupului Total, la plata unor amenzi pentru accidentul navei Erika. Prin aceeași hotărâre judecătorească, inculpații au fost condamnați la plata către diferite părți civile a unor despăgubiri în valoare totală de 192 de milioane de euro. Din cuantumul despăgubirilor au fost deduse sumele plătite de fondul pentru compensarea prejudiciilor cauzate de poluarea cu hidrocarburi¹⁵. Mesquer trebuie să primească 500 000 de euro cu titlu de despăgubiri pentru atingerea adusă notorietății și imaginii sale¹⁶. În schimb, tribunalul a respins ca neîntemeiată cererea de acordare a 67 181,78 euro cu titlu de despăgubiri pentru prejudiciul neacoperit de către fond¹⁷. Vinovăția societății Total S.A. a fost reținută în contextul alegerii navei Erika pentru transportul păcurii grele și al controlului exercitat asupra navei¹⁸. Potrivit unor informații de presă, împotriva acestei hotărâri ar fi declarat apel, între alții, și Total.

28. Mesquer, Total, Regatul Belgiei, Republica Franceză, Republica Italiană, Regatul Unit și Comisia au prezentat observații scrise în temeiul articolului 23 din Statutul Curții de Justiție. Toate părțile, cu excepția Regatului Belgiei și a Republicii Italiene, au participat la procedura orală, la 22 ianuarie 2008.

15 — Hotărârea pronunțată de tribunal de grande instance de Paris la 16 ianuarie 2008 (9934895010, p. 236), citată pe pagina internet <http://www.fortunes-de-mer.com/documents%20pdf/jurisprudence/Arrets/7%20TC%20Paris%2016012008%20Erika.pdf>.

16 — Ibidem (citată la nota de subsol 15, p. 245 și 274).

17 — Ibidem (citată la nota de subsol 15, p. 245).

18 — Ibidem (citată la nota de subsol 15, p. 226).

IV — Aprecieri

29. În prealabil trebuie evidențiat că, întrucât evenimentele au survenit în 1999, directivă-cadru privind deșeurile este aplicabilă nu în versiunea codificată indicată în decizia de trimitere, ci în versiunea în vigoare la data respectivă¹⁹.

A — Cu privire la admisibilitatea cererii de pronunțare a unei hotărâri preliminare

30. Total consideră că cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare este de natură ipotetică, deoarece Mesquer a fost deja despăgubită integral și, ca urmare, acțiunea principală este lipsită de interes. În plus, prin acceptarea plății, Mesquer ar fi renunțat la orice pretenții suplimentare întemeiate pe acest prejudiciu.

31. Total invocă această excepție susținând că, în circumstanțe excepționale, Curtea este competentă să examineze condițiile în care este sesizată de către instanța națională pentru a verifica propria competență²⁰. Potrivit unei jurisprudențe constante, Curtea nu poate respinge o cerere formulată de o instanță națională decât dacă reiese în mod vădit că interpretarea dreptului comunitar

19 — Hotărârea din 10 mai 2007, Thames Water Utilities (C-252/05, Rep., p. I-3883).

20 — Hotărârea din 13 iulie 2006, Manfredi (C-295/04, Rec., p. I-6619, punctul 27).

solicitată nu are niciun raport cu realitatea sau cu obiectul acțiunii principale, atunci când problema este de natură ipotetică sau atunci când Curtea nu dispune de elementele de fapt sau de drept necesare pentru a răspunde în mod util la întrebările care îi sunt adresate²¹. În afara unor astfel de ipoteze, întrucât întrebările adresate au ca obiect interpretarea dreptului comunitar, Curtea este, în principiu, obligată să se pronunțe²².

32. Spre deosebire de întrebările de drept comunitar, cum ar fi cele care pot dezvălui caracterul deplin sau parțial ipotetic al unei cereri de pronunțare a unei hotărâri preliminare, în principiu, instanța națională este singura competentă să examineze problematica interesului de a exercita acțiunea principală. Prin urmare, este necesar ca, în cadrul procedurii soluționării întrebărilor preliminare de către Curtea de Justiție, excepțiile ridicate împotriva concluziilor analizei instanței naționale să fie examinate cu deosebită rigoare.

33. Privite din această perspectivă, argumentele invocate de către Total nu infirmă admisibilitatea trimiterii preliminare. Mesquer nu solicită exclusiv ceva ce se pretinde că ar fi obținut deja, ci urmărește de asemenea constatarea faptului că Total are obligația de principiu de a repara prejudiciul. Printr-o asemenea constatare ar fi acoperite și prejudiciile viitoare.

34. Instanța națională este singura competentă să determine efectele renunțării la orice pretenții ulterioare, renunțare invocată de Total. Deoarece ipotetica renunțare trebuie să fi fost cunoscută de către instanța de trimitere, se impune a considera că aceasta nu interzicea exercitarea acțiunii.

35. Faptul că tribunal de grande instance s-a pronunțat asupra cererilor formulate de Mesquer în contextul naufragiului împotriva altor societăți aparținând grupului Total ar fi de asemenea de natură să provoace îndoieli cu privire la admisibilitatea acțiunii principale. Cu toate acestea, îi revine numai instanței naționale competente, nu și Curții, să hotărască dacă acest fapt reprezintă o împrejurare dirimantă care se opune soluționării fondului în cauza principală pentru motiv de conexitate.

36. Prin urmare, nu se poate stabili cu exactitate faptul că acțiunea principală sau trimiterea preliminară ar fi de natură ipotetică. Ca atare, cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare este admisibilă.

B — Cu privire la prima întrebare — calitatea de deșeu a păcurii grele

37. Prin intermediul primei întrebări, instanța națională dorește să se stabilească dacă păcura grea rezultată dintr-un proces de rafinare, conform specificațiilor utilizatorului, destinată de către producător comercializării drept combustibil și prevăzută în directiva privind rezervele obligatorii

21 — Hotărârea din 15 decembrie 1995, Bosman (C-415/93, Rec., p. I-4921, punctul 61), și hotărârea din 10 ianuarie 2006, International Air Transport Association și alții (C-344/04, Rec., p. I-403, punctul 24).

22 — Hotărârea Bosman (citată la nota de subsol 21, punctul 59) și hotărârea IATA și ELFAA (citată la nota de subsol 21, punctul 24).

de resurse strategice²³ poate fi considerată deșeu în sensul articolului 1 din directiva-cadru privind deșeurile.

38. Este necesar să se evidențieze pentru început că teza avansată de Mesquer, potrivit căreia păcura grea ar fi o substanță de altă calitate – inferioară – decât cea recunoscută până în prezent, mai precis, un reziduu de producție foarte toxic, cu o vâscozitate diferită de cea prescrisă, nu poate fi examinată în acest cadru. În cadrul procedurii întrebărilor preliminare, Curtea nu este competentă să cerceteze faptele²⁴. Este posibil chiar ca, judecând în recurs, nici instanța de trimitere, Cour de cassation, să nu aibă, la rândul său, dreptul de efectua o nouă cercetare a faptelor. Deoarece trimiterea preliminară se referă la păcura grea, care îndeplinește specificațiile cumpărătorului, este necesar ca această informație să constituie fundamentul analizei.

39. Potrivit articolului 1 litera (a) din directiva-cadru privind deșeurile, noțiunea de deșeu include orice substanță sau obiect din categoriile cuprinse în anexa I, de care deținătorul se debarasează ori intenționează sau are obligația să se debaraseze.

40. Anexa respectivă, precum și Catalogul european al deșeurilor detaliază și ilustrează această definiție propunând liste de substanțe și obiecte care pot fi calificate drept deșeuri.

Anexa și catalogul nu au decât valoare indicativă, în special deoarece rubrica Q 16 din anexă include „orice materiale, substanțe sau produse care nu sunt incluse în categoriile menționate anterior”²⁵.

41. Mai important este a ști dacă deținătorul se debarasează de ceva, intenționează sau are obligația să se debaraseze de ceva²⁶. Noțiunea „deșeu” în sensul directivei-cadru privind deșeurile nu impune prin urmare o interpretare strictă²⁷.

42. Prin intermediul primei întrebări se urmărește astfel a se stabili dacă deținătorul s-a debarasat, intenționa sau avea obligația să se debaraseze de păcura grea atunci când aceasta se găsea încă în petrolier. Transportul unei substanțe cu petrolierul nu se înscrie, în sine, în cadrul unui proces prin care o persoană urmărește a se debarasa de aceasta și nici nu oferă vreun indiciu în acest sens. Prin urmare, nu se poate concluziona că a avut loc o operațiune voluntară de debarasare.

23 — Cour de cassation se referă la Directiva 68/414, în versiunea modificată prin Directiva 98/93.

24 — Hotărârea din 29 aprilie 2004, Orfanopoulos și Oliveri (C-482/01 și C-493/01, Rec., p. I-5257, punctul 42), și hotărârea din 12 ianuarie 2006, Turn- und Sportunion Waldburg (C-246/04, Rec., p. I-589, punctul 21).

25 — A se vedea mai întâi hotărârea din 18 aprilie 2002, Palin Granit și Vehmassalon kansanterveysystyön kuntayhtymän hallitus (C-9/00, Rec., p. I-3533, punctul 22), și hotărârile din 18 decembrie 2007, Comisia/Italia (C-194/05, nepublicată încă în Repertoriu, punctul 34, C-195/05, nepublicată încă în Repertoriu, punctul 32, și C-263/05, nepublicată încă în Repertoriu, punctul 32).

26 — Hotărârea din 18 decembrie 1997, Inter-Environnement Wallonie (C-129/96, Rec., p. I-7411, punctul 26), hotărârea din 1 martie 2007, KVZ retec (C-176/05, Rep., p. I-1721, punctul 51), și hotărârile Comisia/Italia (cite la nota de subsol 25).

27 — A se vedea hotărârea din 15 iunie 2000, ARCO Chemie Nederland și alții (C-418/97 și C-419/97, Rec., p. I-4475, punctele 37-40), hotărârea Palin Granit (citată la nota de subsol 25, punctul 23), hotărârea din 7 septembrie 2004, Van de Walle și alții (C-1/03, Rec., p. I-7613, punctul 45), hotărârea KVZ (citată la nota de subsol 26, punctul 61) și hotărârile Comisia/Italia (C-194/05, citată la nota de subsol 25, punctul 33, C-195/05, citată la nota de subsol 25, punctul 35, și C-263/05, citată la nota de subsol 25, punctul 33).

43. O *obligatie de a se debarasa*²⁸ de o substanță ar putea exista atunci când substanța în cauză nu poate fi utilizată în mod legal. Acesta poate fi cazul păcurii grele care nu răspunde exigențelor Directivei 1999/32/CE a Consiliului din 26 aprilie 1999 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi și de modificare a Directivei 93/12/CEE²⁹. La data producerii faptelor din acțiunea principală, decembrie 1999, nicio reglementare comunitară de acest tip nu era în vigoare și, în plus, această ipoteză pare a fi exclusă din moment ce păcura grea – astfel cum se prezumă în decizia de trimitere – răspundea specificațiilor cumpărătorului.

44. În consecință, este necesar să se analizeze dacă deținătorul *intenționa să se debaraseze* de păcura grea. Directiva-cadru privind deșeurile nu oferă niciun criteriu decisiv pe baza căruia să se întrevadă intenția deținătorului de a se debarasa de o substanță sau de un obiect. Cu toate acestea, Curtea, căreia i s-a solicitat în mai multe rânduri să stabilească dacă diferite substanțe au sau nu calitatea de deșeu, a oferit anumite indicații care permit deducerea intenției deținătorului³⁰. Această analiză trebuie efectuată luând în considerare toate circumstanțele specifice. Este necesar să se țină seama în acest scop de obiectivul directivei, procedând astfel încât să nu fie periclitată eficacitatea acesteia³¹.

45. Mesquer susține că păcura grea este un deșeu pentru motivul că aceasta reprezintă un *reziduu de producție*. Un reziduu de producție este un produs a cărui obținere nu a fost urmărită ca atare în vederea utilizării sale viitoare³². Atunci când deținătorul nu poate reutiliza acest produs fără o transformare prealabilă în condiții avantajoase din punct de vedere economic, acesta trebuie apreciat ca fiind un surplus de care deținătorul intenționează să se debaraseze și, prin urmare, ca fiind în principiu un deșeu³³.

46. Asemenea celorlalte părți, nu suntem totuși convinși că păcura grea – cel puțin nu în circumstanțele din speță – reprezintă într-adevăr un reziduu de producție. În realitate, este un *produs*. Desigur, astfel cum indică Regatul Unit, păcura grea este obținută în mod necesar prin rafinarea țițeiului; totuși, acesta este cazul celor mai multe fracțiuni produse prin rafinarea țițeiului brut.

47. Documentul de referință privind cele mai bune tehnici disponibile pentru rafinările de țiței și de gaz³⁴ confirmă această ipoteză. Comisia a întocmit acest document alături de experți din statele membre în temeiul Directivei 96/61/CE din 24 septembrie 1996 privind prevenirea și controlul integrat al

28 — A se vedea în această privință hotărârea KVZ (citată la nota de subsol 26, punctul 53 și următoarele).

29 — JO L 121, p. 13, Ediție specială, 13/vol. 26, p. 216, modificată ultima dată prin Directiva 2005/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iulie 2005 (JO L 191, p. 59, Ediție specială, 13/vol. 49, p. 134).

30 — Hotărârea Palin Granit (citată la nota de subsol 25, punctul 25). A se vedea concluziile pe care le-am prezentat la 7 septembrie 2006 în cauza KVZ retec (C-176/05, Rep., p. I-1721, punctul 73).

31 — Hotărârea ARCO Chemie Nederland și alții (citată la nota de subsol 27, punctul 73).

32 — Hotărârea ARCO Chemie Nederland și alții (citată la nota de subsol 27, punctul 84) și hotărârile din 18 decembrie 2007, Comisia/Italia (C-194/05, nepublicată încă în Repertoriu, citată la nota de subsol 25, punctul 34, C-195/05, nepublicată încă în Repertoriu, citată la nota de subsol 25, punctul 32, și C-263/05, nepublicată încă în Repertoriu, citată la nota de subsol 25, punctul 32).

33 — Hotărârea Van de Walle și alții (citată la nota de subsol 27, punctul 46) și – în sens contrar – hotărârile Comisia/Italia (C-194/05, nepublicată încă în Repertoriu, citată la nota de subsol 25, punctul 37 și următoarele, C-195/05, nepublicată încă în Repertoriu, citată la nota de subsol 25, punctul 39 și următoarele, și C-263/05, nepublicată încă în Repertoriu, citată la nota de subsol 25, punctul 37 și următoarele).

34 — Date din februarie 2003 http://www.ec.europa.eu/comm/environment/ipcc/brefs/ref_bref_0203.pdf, p.1.

poluării (denumită și directiva IPPC)³⁵. Acesta arată că rafinăriile asigură transformarea materiilor prime naturale precum șteiul brut sau gazul în produse comercializabile, în special carburanți pentru sectorul transporturilor, combustibili pentru producerea de căldură și de energie pentru industrie și pentru locuințe, materii prime pentru industria chimică, produse speciale precum lubrifiantii, parafina, ceara sau bitumurile, precum și energie sub formă de vapori sau de electricitate ca subproduse de rafinare.

48. Prin urmare, pe bună dreptate documentul de referință nu califică păcura grea ca deșeu tipic de rafinare³⁶. Acesta nu menționează nici reducerea producției de păcură printre obiectivele celor mai bune tehnici disponibile în sensul directivei privind prevenirea și controlul integrat al poluării.

49. Cu atât mai mult păcura grea trebuie considerată a fi un produs în cazul în care – astfel cum pare să fie cazul în speță potrivit hotărârii de trimitere – aceasta a fost fabricată conform specificațiilor cumpărătorului. În acest caz, păcura reprezintă

într-adevăr rezultatul unei decizii tehnice, fiind ca urmare un produs a cărui obținere a fost urmărită în sine³⁷. Criteriile care trebuie reținute pentru a fi vorba despre o decizie tehnică ce privește acest aspect nu trebuie exagerate, deoarece este cunoscut că numeroase procese de producție determină producerea în paralel a unor produse care nu sunt în totalitate la fel de atrăgătoare pentru producător, dar care sunt, toate, urmărite în cadrul unei producții ce atinge nivelul maxim posibil de integrare și de eficacitate.

50. Natura unui combustibil nu permite să se considere că preconizata combustie urmărește îndepărtarea sa ca urmare a unei intenții de se debarasa de acesta³⁸. Este mai curând vorba despre un mod de utilizare similar altor derivate care trebuie în mod incontestabil considerate produse³⁹.

51. Prin urmare, un combustibil precum păcura grea nu este, în principiu, un reziduu de producție obținut prin rafinare, ci un produs voit.

52. Această concluzie este susținută și de faptul că, astfel cum se indică în întrebarea preliminară, păcura grea intră sub incidența Directivei 68/414 privind rezervele

35 — Directiva 96/61/CE a Consiliului din 24 septembrie 1996 (JO L 257, p. 26, Ediție specială, 15/vol. 3, p. 183).

36 — Menționat la nota de subsol 34, pagina 379. Sunt indicate drept deșeurile principale șlamul, catalizatorii uzați, filtrele și cenușa de combustie, precum și, cu titlu de exemplu, alte fracțiuni de deșeurile de produse de reacție rezultate prin desulfurizarea gazului de combustie, cenușa zburătoare, cenușa menajeră, cărbunele activ uzat, praful de filtrare, sărurile anorganice precum sulfatul de amoniu și calcarul rezultat din pretratarea apei, solul contaminat cu hidrocarburi, bitumurile, impuritățile, soda caustică, acizii și alte produse chimice.

37 — Ordonanța din 15 ianuarie 2004, Saetti și Frediani (C-235/02, Rec., p. I-1005, punctul 45).

38 — Hotărârea din 15 iunie 2000, ARCO Chemie Nederland și alții (citată la nota de subsol 27, punctul 44 și următoarele; a se vedea, cu toate acestea, în sens contrar, punctul 85), hotărârea Palin Granit (citată la nota de subsol 25, punctul 27) și hotărârea din 11 noiembrie 2004, Niselli (C-457/02, Rec., p. I-10853, punctul 37).

39 — A se vedea ordonanța Saetti și Fediani (citată la nota de subsol 37, punctul 45).

obligatorii de resurse strategice. Astfel, ideea existenței unei intenții de a se debarasa este greu de acceptat, cunoscând faptul că statele membre sunt obligate să mențină stocuri suficiente de păcură grea⁴⁰. Această obligație de a menține stocuri demonstrează mai curând certitudinea că se asigură consumul de păcură grea produsă, ceea ce de asemenea se opune clasificării drept deșeu⁴¹.

53. Contrar opiniei Mesquer, această analiză nu este infirmată nici prin riscurile specifice pentru mediu pe care le prezintă păcura grea și utilizarea acesteia. Desigur, Curtea a recunoscut în riscurile de această natură un indice al intenției de a se debarasa de o substanță sau de un obiect, însă pertinența acestuia are un rol secundar în raport cu alte aspecte⁴². Există numeroase produse care prezintă riscuri pentru mediu sau pot cel puțin să se dovedească nocive prin utilizare. Aceste riscuri nu impun totuși aplicarea regimului deșeurilor, ci trebuie reglementate prin norme specifice aplicabile acestor produse sau utilizării lor.

54. Ideea existenței unui reziduu de producție pare mai credibilă în cazul în care o substanță care poate să servească drept combustibil este obținută printr-un proces de producție menit în mod esențial să conducă la obținerea altui produs. Acesta este motivul pentru care Curtea a calificat așa numitele

LUWA-Bottoms, mai exact substanțe extrase dintr-un „flux de hidrocarburi” (nespecificate suplimentar), drept reziduuri de producție rezultate din fabricarea oxidului de propilenă și a alcoolului butilic terțiar⁴³.

55. În schimb, păcura grea de rafinărie nu ar putea fi calificată drept reziduu de producție decât dacă, datorită unor circumstanțe specifice, cum ar fi, spre exemplu, lipsa cererii, ori în temeiul unor măsuri de reglementare, aceasta ar trebui considerată drept un surplus de care deținătorul intenționează sau are obligația să se debaraseze. Într-un asemenea caz, despre care niciun element nu pare să indice că este vorba în speță, calitatea de deșeu nu ar trebui exclusă decât dacă reutilizarea nu este doar posibilă, ci sigură, fără efectuarea oricărei operațiuni de transformare prealabilă și în continuarea procesului de producție⁴⁴.

56. Această excepție de la excepție a fost aplicată în cazul reutilizării unor pietre zdrobite pentru astuparea galeriilor aceleiași mine. În acest caz particular excepția se justifică pentru a distinge respectivele resturi de alte materiale extrase din mină, a căror reutilizare în alte aplicații este numai posibilă, fără a fi sigură⁴⁵.

40 — În schimb, contrar opiniei Total, clasificarea păcurii grele din punct de vedere fiscal nu permite identificarea vreunei intenții de a elimina acest produs.

41 — A se vedea ordonanța Saetti și Frediani (citată la nota de subsol 37, punctul 45).

42 — Hotărârea ARCO Chemie Nederland (citată la nota de subsol 27, punctul 66 și următoarele).

43 — Hotărârea ARCO Chemie Nederland (citată la nota de subsol 27, punctul 84 și următoarele).

44 — Hotărârea Palin Granit (citată la nota de subsol 25, punctul 36) și hotărârile Comisia/Italia (C-194/05, citată la nota de subsol 25, punctul 37 și următoarele; C-195/05, citată la nota de subsol 25, punctul 39 și următoarele, și C-263/05, citată la nota de subsol 25, punctul 37 și următoarele).

45 — Hotărârea din 11 septembrie 2003, AvestaPolarit Chrome (C-114/01, Rec., p. I-8725, punctul 36 și următoarele).

57. Cu toate acestea, excepția de la excepție nu trebuie să fie înțeleasă în termeni absoluți, în special având în vedere aspectul specific al continuității procesului de producție. În speță, există motive pentru a pune la îndoială continuitatea procesului din moment ce păcura grea nu va fi valorificată decât după transportarea pe o distanță considerabilă. Însă, atunci când este cert că un producător poate exploata în mod profitabil un reziduu de producție fără vreo transformare suplimentară, trebuie exclusă și posibilitatea ca acest reziduu să reprezinte un surplus de care acesta intenționează să se debaraseze⁴⁶.

58. Rezumând, trebuie să se răspundă la prima întrebare că păcura grea, produs rezultat dintr-un proces de rafinare, conform specificațiilor utilizatorului, destinat de către producător comercializării drept combustibil și prevăzut în Directiva 68/414 privind rezervele obligatorii de resurse strategice, nu poate fi considerată prin ea însăși a fi deșeu în sensul articolului 1 din directiva-cadru privind deșeurile.

C — Cu privire la a doua întrebare — calitatea de deșeu a păcurii grele deversate

59. Prin intermediul celei de a doua întrebări formulate, Cour de cassation dorește să se stabilească dacă o încărcătură de păcură grea transportată cu o navă și deversată accidental

în mare constituie prin ea însăși sau ca urmare a amestecării cu apă și cu sedimente un deșeu în sensul rubricii Q 4 din anexa I la directiva-cadru privind deșeurile.

60. Regatul Belgiei și, aparent, și Total susțin totuși că prevederile Convenției privind răspunderea înlătură aplicarea directivei-cadru privind deșeurile. Potrivit articolului III alineatul 4 din această convenție, nu vor fi făcute cereri de compensații pentru efectele poluării împotriva armatorului sau a altor persoane în alt mod decât pe baza acestei convenții.

61. Cu toate acestea, Convenția privind răspunderea nu are relevanță nici în cazul acestei a doua întrebări preliminare, deoarece nu conține nicio dispoziție care să permită a stabili dacă hidrocarburile deversate în cazul accidentului unui petrolier constituie deșeuri. Această convenție trebuie mai curând analizată ulterior, în cadrul celei de a treia întrebări, deoarece aceasta se referă la regimul răspunderii în temeiul legislației privind deșeurile și, prin urmare, la obligația de reparație.

62. Total susține în plus că aspectul dacă păcura grea a devenit un deșeu prin deversarea în mare este în mod evident lipsit de relevanță în cadrul acțiunii principale. În opinia acesteia, discuția poartă exclusiv asupra păcurii grele care a poluat zona de litoral aparținând Mesquer. Potrivit afirmațiilor Total, nu este necesar să se răspundă la această parte a întrebării.

⁴⁶ — Hotărârile din 8 septembrie 2005, Comisia/Spania (C-416/02, Rec., p. I-7487, punctul 87 și următoarele, și C-121/03, Rec., p. I-7569, punctul 58 și următoarele).

63. Această afirmație se află însă în contradicție cu expunerea pe care Total o consacră celei de a doua părți a aceleiași întrebări. Aceasta susține că amestecul de păcură grea, apă și sedimente care a poluat coastele nu trebuie asimilat unui deșeu decât dacă este demonstrată existența unei obligații de a se debarasa de acesta. Iar această obligație — care nu are în vedere la început decât păcura grea — nu poate fi concepută decât dacă păcura grea devenise deja un deșeu înainte de producerea amestecului.

64. Din chiar argumentele invocate de către Total rezultă că prima parte a acestei întrebări este relevantă în vederea soluționării cauzei și trebuie să primească un răspuns.

65. Total susține în plus o idee deja analizată de noi în mod similar, potrivit căreia substanța care s-a răspândit trebuie examinată în combinația alcătuită cu substanța contaminată⁴⁷. Din acest punct de vedere, aspectul relevant este prin urmare acela dacă substanța este îndepărtată sau există intenția sau obligația de a se debarasa de aceasta. Această abordare s-ar putea dovedi relevantă în anumite circumstanțe, în special în cazul în care nu mai poate fi determinată originea componentelor unui amestec.

66. Cu toate acestea, o analiză a amestecului nu s-ar putea dovedi utilă în cazul în care — precum în cadrul celei de a treia întrebări din

speță — este necesar să se stabilească cine răspunde pentru apariția deșeurilor. Această răspundere depinde într-adevăr în general de soarta anumitor componente, în speță păcura grea, în timp ce restul componentelor sunt considerate a fi deșeuri ca o consecință a contaminării cu păcura grea. Trebuie prin urmare să se verifice dacă păcura grea a devenit un deșeu.

67. Anexa I la Directiva 75/442 — „categoriile de deșeuri” — menționează la rubrica Q4 „Materiale deversate în mod accidental, pierdute sau care au suferit alte incidente, inclusiv orice materiale, echipamente etc. contaminate ca rezultat al incidentului în cauză”. Acesta reprezintă un indiciu în sensul că materialele respective sunt cuprinse în noțiunea de deșeu. Totuși, în sine, aceasta nu permite a califica drept deșeuri carburanții deversați în mod accidental și care au provocat o poluare⁴⁸. Iar aceasta deoarece, astfel cum am stabilit prin analiza primei întrebări, potrivit articolului 1 litera (a) primul paragraf din directiva-cadru privind deșeurile, substanțele și obiectele nu reprezintă deșeuri decât în cazul în care deținătorul acestora se debarasează sau intenționează ori are obligația de a se debarasa de acestea⁴⁹.

68. Deversarea de păcura grea în accidentul unui petrolier nu caracterizează — în lipsa altor elemente specifice — nici intenția și nici obligația de a se debarasa de această substanță. Cu toate acestea, trebuie analizat dacă deținătorul *s-a debarasat* de păcura grea deversată.

47 — A se vedea concluziile pe care le-am prezentat la 29 ianuarie 2004 în cauza Van de Walle și alții (hotărârea citată la nota de subsol 27, punctul 24).

48 — Hotărârea Van de Walle și alții (citată la nota de subsol 27, punctul 43).

49 — A se vedea punctul 39 și următoarele de mai sus.

69. În cadrul hotărârii Van der Walle, Curtea de Justiție a stabilit cu privire la acest aspect o paralelă cu jurisprudența consacrată reziduurilor de producție. În această cauză, discuția purta asupra unor hidrocarburi care, după revărsarea din rezervoarele unei benzinării, s-au infiltrat în solurile din proximitate.

70. Curtea a indicat că un produs a cărui obținere nu a fost urmărită în sine în vederea unei utilizări ulterioare și pe care deținătorul nu poate să îl reutilizeze fără efectuarea oricărei operațiuni de transformare prealabilă în condiții avantajoase din punct de vedere economic trebuie considerat a fi un surplus de care deținătorul *se debarasează*⁵⁰.

71. Potrivit Curții, este evident că (nici) o cantitate de hidrocarburi deversate în mod accidental și care se găsește la originea poluării unor terenuri și a unor ape subterane nu constituie un produs reutilizabil fără efectuarea oricărei operațiuni de transformare. Într-adevăr, comercializarea acestora are caracter pronunțat aleatoriu și, chiar admitând că poate încă să aibă loc, presupune o serie de operațiuni prealabile care nu prezintă avantaje din punct de vedere economic pentru deținător. Aceste hidrocarburi constituie prin urmare substanțe pe care deținătorul nu intenționa să le producă și de care *se debarasează*, fie și involuntar, cu ocazia operațiunilor de comercializare a acestora⁵¹.

72. Astfel cum arată Republica Franceză, Republica Italiană, Regatul Unit și Comisia, acesta este și cazul păcurii grele revărsate cu ocazia accidentului unui petrolier și amestecate cu apă și sedimente. Utilizarea acestora are caracter cel puțin incert, dacă nu este chiar exclusă din toate punctele de vedere. Prin urmare, deținătorul acestora se debarasează de păcura grea – chiar dacă involuntar – în timpul transportului.

73. În hotărârea van de Walle, Curtea a stabilit de altfel că aceeași calificare drept „deșeu” se impune pentru solul contaminat ca urmare a unei deversări accidentale de hidrocarburi. Într-adevăr, într-un asemenea caz, hidrocarburile în cauză nu pot fi separate de terenurile pe care le-au poluat și nu pot fi recuperate sau eliminate decât dacă aceste terenuri fac deopotrivă obiectul unor operațiuni necesare de decontaminare⁵².

74. Aceste considerații sunt valabile și în prezenta cauză. Păcura grea poate fi tratată în conformitate cu reglementarea privitoare la deșeuri numai dacă apa și sedimentele cu care s-a amestecat fac obiectul tratamentului necesar, fie pentru separarea diferitelor componente, fie pentru eliminarea sau recuperarea acestora simultană.

75. Hotărârea van de Walle a fost criticată în doctrină cel mai adesea pornind de la

50 — Hotărârea Van de Walle și alții (citată la nota de subsol 27, punctul 46).

51 — Hotărârea Van de Walle și alții (citată la nota de subsol 27, punctul 47), reiterată prin hotărârea Thames Water Utilities (citată la nota de subsol 19, punctul 28).

52 — Hotărârea Van de Walle și alții (citată la nota de subsol 27, punctul 52).

consecințele sale practice⁵³. În afara argumentelor care fuseseră deja abordate în hotărâre sau cel puțin în concluzii ori care mai curând se îndepărtează de subiect, doctrina a criticat de asemenea – pe bună dreptate – lipsa menționării considerentului (6) al directivei-cadru privind deșeurile⁵⁴. Acesta prevede că „trebuie să fie aplicate norme eficace și coerente privind eliminarea și recuperarea deșeurilor [...] pentru bunurile mobile pe care deținătorul le elimină ori intenționează sau are obligația să le elimine în temeiul dispozițiilor de drept național în vigoare [...]”.

76. Acest considerent nu exclude însă în mod obligatoriu bunurile imobile din domeniul de aplicare al directivei-cadru privind deșeurile. În cel mai bun caz, de aici s-ar putea deduce că directiva nu se aplică, în principiu, bunurilor imobile. Cu toate

acestea, ar fi contrar obiectivului definit în același considerent, de adoptare a unor norme eficace și coerente privind eliminarea deșeurilor, să se înlăture aplicarea acestui regim privind deșeurile atunci când bunurile respective devin imobile prin amestecul cu solul. Dimpotrivă, ar trebui mai curând să se preîntâmpine posibilitatea ca deșeurile să fie astfel excluse din domeniul de aplicare al regimului în cauză⁵⁵.

77. Parlamentul European și Consiliul analizează, cu toate acestea, în prezent, o propunere de revizuire a directivei-cadru privind deșeurile, care prevede între altele că directiva nu este aplicabilă solurilor (*in situ*), inclusiv solurilor poluate neexcavate și clădirilor legate de teren în mod definitiv⁵⁶.

78. Date fiind aceste proceduri legislative în desfășurare, Curtea nu ar trebui să anticipeze activitatea legiuitorului prin repunerea în discuție a propriei jurisprudențe privitoare la acest aspect.

79. Trebuie de asemenea evidențiat faptul că articolul 2 alineatul (1) litera (b) punctul (iv) din directiva-cadru privind deșeurile

53 — A se vedea, spre exemplu, Ludger-Anselm Versteijl, „Altlast = Abfall — Vom Ende des «beweglichen» Abfallbegriffs”, *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht*, 2004, p. 1297, Lucas Bergkamp, „A new court-made environmental liability regime for Europe”, [2004] 4 *Environmental Liability*, p. 171, Billet, Philippe, „Le déchet, qualification incertaine des sols pollués”, *Revue juridique de l'environnement*, 2005, p. 309, Frank Petersen și Melanie Lorenz, „Das «Van de Walle»-Urteil des EuGH — Sanierung von Altlasten nach Abfallrecht?”, *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht*, 2005, p. 257, Christoph Riese și Nora Karsten, „Ist unausgeöffneter kontaminierter Boden Abfall?”, *Zeitschrift für Umweltrecht*, 2005, p. 75, Heike Jochum, „Neues zum europäischen Bodenschutz- und Abfallrecht — Sind die bodenschutzrechtlichen Bestimmungen der Umwelthaftungsrichtlinie und die Abfallrichtlinie nach dem «Spatenprinzip» zu trennen?”, *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht*, 2005, p. 140, Nikolaus Schultz, „Ein Jahr nach «Van de Walle» — viel Lärm um nichts?”, *Zeitschrift für europäisches Umwelt- und Planungsrecht*, 2005, p. 230, Lothar Knopp, „EuGH erweitert Abfallbegriff für Altlasten — erhebliche Kostenrisiken nicht ausgeschlossen”, *Betriebs-Berater*, Heft 51/52, 2004, I, Daniel Lawrence, „European Court lays waste to contaminated land”, *Construction law*, January/February 2005, p. 26, Stephan Müller, „Zählen verseuchte Grundstücke neuerdings zum Abfall?”, *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, ediția din 1 decembrie 2004, p. 25.

54 — A se vedea Billet (citat la nota de subsol 53, p. 318 și următoarea), Riese/Karsten (citat la nota de subsol 53, p. 77), Petersen/Lorenz (citat la nota de subsol 53, p. 258) și Schultz (citat la nota de subsol 53, p. 231), precum și observațiile, de altfel detaliate în sensul hotărârii, expuse de Anno Oexle, *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht*, 2004, p. 627 (628), și de Jens Hamer, „Bodenschutz und Umwelthaftungsrecht made in Luxembourg”, *European Law Reporter*, 2004, p. 477 (482).

55 — A se vedea de asemenea Hamer (citat la nota de subsol 54, punctul 482).

56 — Articolul 2 alineatul (1) litera (b) din Poziția comună adoptată de Parlamentul European și de Consiliu în vederea adoptării Directivei Parlamentului European și a Consiliului privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, documentul Consiliului 11406/07 din 20 noiembrie 2007, acceptat de către Comisie, COM (2007) 863 din 9 ianuarie 2008. Propunerea Comisiei COM (2005) 667 din 21 decembrie 2005 (JO 2006, C 70, p. 6) cuprindea deja o restricție similară, limitată însă la articolul 2 alineatul (1) litera (f). În schimb, Parlamentul European a respins această restricție în prima lectură, la 13 februarie 2007, aparent împotriva avizului comisiei competente (JO C 287 E, p. 136, p. 141).

nu exclude deșeurile de hidrocarburi din sfera de aplicare a directivei. Potrivit acestei dispoziții, apele uzate, cu excepția deșeurilor în formă lichidă, se exclud din domeniul de aplicare al directivei-cadru privind deșeurile în măsura în care aceste ape uzate nu sunt deja reglementate prin alte prevederi. Deșeurile de hidrocarburi nu reprezintă ape uzate întrucât nu rezultă din utilizarea sau din consumul de apă. Cu condiția să se găsească (încă) în stare lichidă, acestea reprezintă deșeuri lichide.

80. Prin urmare, trebuie să se răspundă la cea de a doua întrebare că păcura grea revărsată cu ocazia accidentului unui petrolier și amestecată cu apă și sedimente trebuie să fie considerată a fi deșeu în sensul directivei-cadru privind deșeurile.

D — Cu privire la a treia întrebare — suportarea costurilor ocazionate de deversarea păcurii grele

81. Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere dorește să se stabilească dacă Total, în calitate de producător al păcurii grele și/sau vânzător și navlositor, poate fi considerată a fi producător și/sau deținător de deșeu în sensul articolului 1 literele (b) și (c) din directiva-cadru privind deșeurile și în vederea aplicării articolului 15 din aceeași directivă, în pofida faptului că în momentul accidentului în urma căruia produsul s-a transformat în deșeu, acesta era transportat de către un terț.

82. Articolul 15 din directiva-cadru privind deșeurile prevede regulile referitoare la suportarea costurilor de eliminare a deșeurilor. Făcând trimitere la această prevedere, rezultă că a treia întrebare urmărește a se stabili dacă societățile aparținând grupului Total trebuie să suporte costurile de eliminare a păcurii deversate.

1. Cu privire la raportul dintre directiva-cadru privind deșeurile și Convenția privind răspunderea

83. Total și Regatul Belgiei se opun aplicării articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile pentru motivul că suportarea costurilor asociate prejudiciilor cauzate prin poluare cu hidrocarburi în mare ar fi în mod exclusiv reglementată prin Convenția privind răspunderea și prin Convenția privind fondul. Răspunderea pentru prejudiciile cauzate prin poluarea cu hidrocarburi ar fi „direcționată” către armatorul navei, în timp ce orice acțiune împotriva altor protagoniști, în special împotriva unui navlositor precum Total International Ltd., ar fi exclusă. În continuarea limitării răspunderii armatorului navei, prejudiciile cauzate prin poluarea cu hidrocarburi ar fi acoperite, în temeiul prevederilor Convenției privind fondul, de către un fond internațional în limitele unui plafon definit de aceasta. Normele respective au primat în speță asupra articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile.

84. Cele două convenții au fost, desigur, ratificate de către majoritatea statelor membre,

nu însă și de Comunitate. Acestea nu fac parte integrantă din dreptul comunitar și așadar nu obligă Comunitatea, contrar celor susținute de către Total în cadrul ședinței⁵⁷. În ședință, Comisia a susținut totodată – pe bună dreptate – că cele două convenții nu sunt obligatorii pentru Comunitate ca norme de drept cutumiar internațional⁵⁸. Prin urmare, Curtea nu poate interpreta aceste convenții în cadrul procedurii întrebărilor preliminare⁵⁹. Cu toate acestea, Curtea poate analiza în ce măsură dispozițiile acestor convenții, chiar lipsite de efect obligatoriu pentru Comunitate, se pot opune aplicării articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile.

Cu privire la Decizia 2004/246

85. Total invocă Decizia din 2 martie 2004 de autorizare a statelor membre să semneze, să ratifice sau să adere, în interesul Comunității Europene, la Protocolul din 2003 la Convenția internațională din 1992 privind crearea unui fond internațional pentru compensarea prejudiciilor cauzate de poluarea cu hidrocarburi și de autorizare a Austriei și a Luxemburgului să adere, în

interesul Comunității Europene, la instrumentele de referință.

86. Această decizie poate fi interpretată în sensul că statelor membre le-a fost acordată de către Comunitate permisiunea să deroge de la normele de drept comunitar în măsura în care aceasta era necesar pentru aderarea la Protocolul adițional. Normele Convenției privind răspunderea ar constitui așadar parte a derogărilor admise în temeiul articolului 1 alineatul (4) din Decizia 2004/246.

87. În măsura în care Convenția privind răspunderea conține prevederi ce diferă de cele ale directivei-cadru privind deșeurile, Decizia 2004/246 ar fi putut avea ca temei legal articolul 175 CE privind competența în domeniul mediului. Cu toate acestea, atât timp cât decizia nu este abrogată sau declarată nulă, o multitudine de elemente indică faptul că cel puțin toate persoanele interesate pot în mod valabil să considere aplicabilă o convenție autorizată de către Comunitate la care statul membru în cauză este parte.

88. Cu toate acestea, decizia respectivă nu a fost adoptată decât după mai mulți ani de la data naufragiului navei Erika, iar obligația de a suporta costurile de eliminare a deșeurilor de hidrocarburi a luat naștere ca principiu la momentul producerii accidentului. Decizia 2004/246 nu conține niciun indiciu în sensul că această obligație ar putea fi înlăturată cu efect retroactiv în anumite circumstanțe. În plus, deoarece suportarea costurilor nu reprezintă o pedeapsă, nu există niciun motiv

57 — A se vedea concluziile pe care le-am prezentat la 20 noiembrie 2007 în cauza Intertanko (C-308/06, nepublicată încă în Repertoriu, punctul 37 și următoarele și jurisprudența citată) privind Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (Marpol 73/78).

58 — A se vedea, cu privire la efectul obligatoriu al normelor de drept cutumiar internațional, hotărârea din 24 noiembrie 1992, Poulsen și Diva Navigation (C-286/90, Rec., p. I-6019, punctul 21), și hotărârea din 16 iunie 1998, Racke (C-162/96, Rec., p. I-3655, punctul 45).

59 — A se vedea hotărârea din 2 august 1993, Levy (C-158/91, Rec., p. I-4287, punctul 21), hotărârea din 14 iulie 1994, Peralta (C-379/92, Rec., p. I-3453, punctul 16 și următoarele), și hotărârea din 14 ianuarie 1997, Centro-Com (C-124/95, Rec., p. I-81, punctul 58).

pentru a considera că principiul aplicării legii penale mai favorabile⁶⁰ se opune articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile.

89. În acest caz sunt decisive normele în vigoare la momentul nașterii obligațiilor în temeiul reglementării privind deșeurile. Prin urmare, Decizia 2004/246 este lipsită de relevanță în speță.

Directiva 2004/35/CE⁶¹

90. Total și Regatul Belgiei indică deopotrivă ca argument ce se opune aplicării directivei-cadru privind deșeurile Directiva 2004/35 privind răspunderea pentru mediul înconjurător. Articolul 4 alineatul (2) din această directivă exclude din domeniul său de aplicare daunele aduse mediului sau amenințarea iminentă de producere a unei asemenea daune determinate de un incident pentru care răspunderea sau despăgubirile intră sub incidența domeniului de aplicare al Convenției privind răspunderea, dacă aceasta este în vigoare în statul membru respectiv.

60 — A se vedea în această privință hotărârea din 3 mai 2005, Berlusconi și alții (C-387/02, C-391/02 și C-403/02, Rec., p. I-3565, punctul 66 și următoarele).

61 — Directiva 2004/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 aprilie 2004 privind răspunderea pentru mediul înconjurător în legătură cu prevenirea și repararea daunelor aduse mediului (JO L 143, p. 56, Ediție specială, 15/vol. 11, p. 168).

91. Nu poate fi exclusă posibilitatea ca Directiva 2004/35 să reprezinte o modalitate de concretizare a articolul 15 din directiva-cadru privind deșeurile, iar excepția de la prevederile Convenției privind răspunderea cuprinsă în acest articol să poată produce efecte în privința articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile. Cu toate acestea, în speță, Curtea nu trebuie să se pronunțe asupra acestui aspect. Directiva 2004/35 a fost adoptată ulterior textelor respective și trebuia să fie transpusă înainte de 30 aprilie 2007. Aceasta nu se aplică prejudiciilor cauzate de o emisie, de un eveniment sau de un incident survenite înainte de această dată.

a) Cu privire la articolul 235 din Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării

92. În cadrul ședinței, Total a invocat de asemenea articolul 235 alineatul 3 din Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării. Această dispoziție îndeamnă statele să coopereze pentru asigurarea aplicării și dezvoltării dreptului internațional al răspunderii în ce privește evaluarea și despăgubirea pentru daune rezultând din poluarea mediului marin.

93. Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării constituie parte integrantă a ordinii juridice comunitare și este obliga-

torie pentru Comunitate⁶². Cu toate acestea, astfel cum Republica Franceză combate pe bună dreptate argumentul invocat de Total, de la articolul 235 alineatul 3 nu se poate deduce niciun efect obligatoriu al unei convenții internaționale privind răspunderea pentru daune rezultând din poluare. Acesta nu cuprinde decât îndemnul la cooperare adresat statelor.

Cu privire la articolul 307 CE

94. În sfârșit, de la articolul 307 primul paragraf CE nu se poate deduce faptul că prevederile Convenției privind răspunderea primează asupra articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile. Textul Convenției privind răspunderea a fost convenit cu participarea Franței la 1 ianuarie 1958 și ulterior ratificat, însă numai după înființarea Comunității. Prin urmare, astfel cum rezultă chiar din interpretarea sa literală, articolul 307 primul paragraf CE nu este aplicabil.

95. O aplicare prin analogie a articolului 307 primul paragraf CE nu conduce la formularea unei alte concluzii. Aceasta ar putea fi avută în vedere atunci când o obligație internațională a unui stat membru intră în conflict cu o dispoziție de drept derivat adoptată ulterior. Franța pare a fi depus la 17 martie 1975 instrumentele de ratificare a

Convenției privind răspunderea în versiunea din 1969⁶³, în timp ce versiunea originală a directivei-cadru privind deșeurile nu a fost adoptată decât la 15 iulie 1975.

96. Cu toate acestea, nu este necesar să se analizeze în continuare dacă aplicarea prin analogie a articolului 307 primul paragraf CE poate fi luată în considerare în această situație. Într-adevăr, Convenția privind răspunderea în versiunea sa originală nu putea să se opună aplicării articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile. Un eventual conflict între versiunea din 1992 a Convenției privind răspunderea, aplicabilă la acea dată, și articolul 15 nu ar putea izvorî decât din faptul că prin Convenția privind răspunderea este exclusă în mare măsură orice acțiune împotriva navlositorului unui petrolier, în timp ce potrivit articolului 15 navlositorul ar trebui, eventual, să suporte costurile de eliminare a deșeurilor de hidrocarburi. Totuși, această exonerare de răspundere nu era încă prevăzută în Convenția privind răspunderea din 1969. Prin comparație cu articolul 15 din directiva-cadru privind deșeurile, aceasta reprezintă o obligație internațională asumată ulterior de Franța.

97. Este adevărat că versiunea actuală a articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile provine dintr-o directivă de modificare din 1991, însă versiunea originală a directivei-cadru privind deșeurile cuprindea

62 — Hotărârea din 30 mai 2006, Comisia/Irlanda (C-459/03, Rec., p. I-4635, punctul 82); a se vedea în special concluziile pe care le-am prezentat în cauza Intertanko (citată la nota de subsol 57, punctul 46 și următoarele).

63 — Potrivit <http://www.comitemaritime.org/ratific/imo/imoidx.html>. Decretul de publicare 75-553 din 26 iunie 1975 (Journal officiel din 3 iulie 1975, p. 6716) face trimitere la o lege din 1971 de autorizare a ratificării, indicând că această convenție a intrat în vigoare la 19 iunie 1975.

deja un articol 11, al cărui cuprins era identic cu cel al articolului 15 în vigoare în prezent.

98. Ar putea fi avută în vedere și o interpretare diferită a limitării răspunderii armatorului navei, deoarece o astfel de limitare era deja înscrisă în articolul V din versiunea originală a Convenției privind răspunderea. În legătură cu acest aspect s-ar putea pune întrebarea dacă adoptarea directivei-cadru privind deșeurile, iminentă la momentul ratificării Convenției privind răspunderea, nu se opune aplicării prin analogie a articolului 307 primul paragraf CE. Cu toate acestea, nu este necesar să se analizeze în continuare această ipoteză, deoarece prezenta procedură nu are ca obiect răspunderea armatorului navei, ci răspunderea proprietarului încărcăturii.

Cu privire la interpretarea conformă

99. Prin urmare, din perspectivele analizate aici, Convenția privind răspunderea și Convenția privind fondul nu exclud aplicarea articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile. Argumentele invocate ilustrează totuși un larg consens politic privitor la reglementarea răspunderii pentru daunele rezultând din poluarea cu hidrocarburi prin Convenția privind răspunderea și prin Convenția privind fondul.

100. Acest consens este confirmat pe de o parte de ratificarea celor două convenții de cvasitotalitatea statelor membre, iar pe de altă parte de mai multe texte lipsite de valoare obligatorie pentru Comunitate, citate de către Total, care indică de asemenea că daunele rezultând din poluarea cu hidrocarburi ar cădea sub incidența convențiilor. Între acestea se numără Primul Program de Acțiune pentru Mediu⁶⁴, propunerea Comisiei pentru o directivă a Consiliului pentru răspunderea civilă pentru prejudiciile cauzate de deșeuri⁶⁵, Comunicarea Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind siguranța transportului petrolier maritim⁶⁶, precum și răspunsul Comisiei la două interpelări parlamentare⁶⁷.

101. În plus, orice îndepărtare a reglementării comunitare de la prevederile acestor convenții ar însemna pentru Franța și posibil pentru alte state membre apariția unui conflict între obligațiile comunitare și obligațiile internaționale ce le revin. Principiul loialității care guvernează raporturile dintre Comunitate și statele membre impune evitarea unui astfel de conflict în măsura posibilului.

102. În sfârșit, obligația de cooperare care revine Comunității în temeiul articolului

64 — JO 1973, C 112, p. 1.

65 — JO 1989, C 251, p. 3.

66 — COM (2000) 142 final, p. 6.

67 — Răspuns oferit de către doamna Wallström în numele Comisiei la întrebarea E-0842/00, adresată de domnul deputat Chris Davies Comisiei cu privire la „Catastrofa Erika și răspunderea privind mediul” (JO 2001, C 53 E, p. 30), și la întrebarea E-1752/03, adresată de doamna deputat Eija-Riitta Korhola Comisiei cu privire la „Analizarea consecințelor și asigurarea răspunderii civile în ceea ce privește repararea prejudiciilor cauzate prin naufragiile petrolierele” (JO 2004, C 51 E, p. 137).

235 alineatul 3 din Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării implică cel puțin luarea în considerare de către Comunitate în special a eforturilor depuse de statele membre. Aceasta răspunde totodată obiectivului politicii Comunității în domeniul mediului, prevăzut la articolul 174 alineatul (1) a treia liniuță din tratat, care urmărește promovarea pe plan internațional a unor măsuri destinate să facă față problemelor de mediu.

103. Așadar, în măsura posibilului, articolul 15 din directiva-cadru privind deșeurile este necesar să fie interpretat evitându-se orice conflict cu prevederile Convenției privind răspunderea și cu cele ale Convenției privind fondul⁶⁸.

2. Cu privire la interpretarea articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile

104. În continuare, este necesar să se analizeze dacă cele două societăți aparținând grupului Total, în calitate de producător al păcurii grele și/sau vânzător și navlositor, trebuie să suporte costurile de eliminare a păcurii grele deversate, potrivit articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile.

Cu privire la persoanele menționate la articolul 15 din directiva-cadru privind deșeurile

105. Articolul 15 din directiva-cadru privind deșeurile reglementează modul de suportare a costurilor de eliminare a deșeurilor. Potrivit dispozițiilor primei liniuțe, potrivit principiului „poluatorul plătește”, acestea revin deținătorului care își transferă deșeurile unei societăți de colectare sau unei întreprinderi prevăzute la articolul 9. În plus, a doua liniuță menționează deținătorii precedenți sau producătorul produsului din care provin deșeurile.

106. În cadrul hotărârii van de Walle și alții, Curtea a hotărât că, potrivit principiului „poluatorul plătește”, prin această prevedere costurile de eliminare a deșeurilor se suportă de către persoanele care se află la originea producerii deșeurilor, fie că acestea sunt deținătorii sau foștii deținători ori producătorii produsului generator de deșeuri⁶⁹.

107. Prin urmare, ar fi posibil ca Total France să răspundă pentru costuri în calitate sa de producător al păcurii grele, mai exact în calitate de producător al produsului generator de deșeuri.

108. În schimb, Total International Ltd. răspunde numai dacă era deținătoarea sau cel puțin fosta deținătoare a păcurii grele.

68 — A se vedea de asemenea concluziile prezentate de noi în cauza Intertanko (citată la nota de subsol 57, punctul 78).

69 — Hotărârea Van de Walle și alții (citată la nota de subsol 27, punctul 58).

109. Potrivit articolului 1 litera (c) din directiva-cadru privind deșeurile, noțiunea de deținător include producătorul deșeurilor sau persoana fizică ori juridică aflată în posesia acestora. Potrivit hotărârii Van de Walle și alții, directiva-cadru privind deșeurile oferă o definiție extinsă a deținătorului, neprecizând dacă obligațiile de eliminare sau de recuperare a deșeurilor revin, în general, producătorului sau posesorului acestora. Din punctul de vedere al posesiei, este lipsit de relevanță dacă este vorba despre proprietar sau despre deținător⁷⁰.

110. Nu poate fi exclusă posibilitatea ca, pe durata transportului, Total International Ltd. să fi păstrat efectiv, în mod indirect, prin intermediul societății de transport și al echipajului, stăpânirea materială asupra păcurii grele. Însă aceasta a pierdut eventuale control prin producerea accidentului, în momentul în care păcura a devenit un deșeu. Prin urmare, Total International Ltd. nu a deținut în niciun moment stăpânirea materială asupra deșeurilor de hidrocarburi.

111. Răspunderea pentru costuri ar putea reveni Total International Ltd. numai dacă această societate trebuie considerată drept producător al deșeurilor de hidrocarburi și, prin urmare, și deținătoare a hidrocarburilor în conformitate cu articolul 1 litera (c) din directiva-cadru privind deșeurile.

112. Articolul 1 litera (b) din directiva-cadru privind deșeurile definește producătorul ca

fiind orice persoană ale cărei activități produc deșeuri (producător inițial) și/sau orice persoană care realizează operațiuni de prelucrare inițială, amestecare sau alte operațiuni care au ca rezultat schimbarea naturii sau a compoziției acestor deșeuri.

113. Total International Ltd. îndeplinește condițiile prevăzute în această definiție – astfel cum susține Comisia – dacă rolul pe care l-a deținut în generarea deșeurilor de hidrocarburi a fost de o asemenea natură încât respectivul eveniment trebuie să fie considerat ca făcând parte dintre propriile sale activități. Acesta poate fi cazul dacă accidentul se explică prin neîndeplinirea unei obligații contractuale de către Total International Ltd. sau prin diferite acțiuni ale acestuia care pot angaja răspunderea sa⁷¹. Însă instanța de fond competentă este singura care poate hotări dacă Total International Ltd. este producătorul deșeurilor de hidrocarburi.

114. Sentința penală din 16 ianuarie 2008, pe care am menționat-o deja, acreditează ideea că și Total France poate fi considerată drept producător și deținător al deșeurilor pe baza aceluiași criterii aplicate la situația de fapt. Tribunal de grande instance a stabilit într-adevăr culpa în naufragiul navei Erika nu în sarcina Total International Ltd., ci a unei alte societăți Total, Total S.A., deoarece această din urmă societate a ales nava fără a acționa cu diligența necesară în acest scop⁷². Le revine instanțelor naționale competente

70 — Hotărârea Van de Walle și alții (citată la nota de subsol 27, punctul 55).

71 — Hotărârea Van de Walle și alții (citată la nota de subsol 27, punctul 60).

72 — Hotărârea pronunțată de tribunal de grande instance de Paris la 16 ianuarie 2008 (citată la nota de subsol 15, p. 228). Cu toate acestea, în nota 92FUND/EXC.34/6/Add.1 din 20 septembrie 2006, directorul Fondului de compensare pentru pagubele provocate prin poluarea cu hidrocarburi indică faptul că anchetele în desfășurare în prezent permit să se afirme că Total nu putea detecta defectele navei, <http://www.iopecfund-docs.org/ds/pdf/92exc34-6eadd1.pdf>, p.8.

atribuția de a verifica dacă producerea deșeurilor este de asemenea imputabilă Total France.

115. Astfel, poate fi avută în vedere răspunderea Total France pentru costurile de eliminare a deșeurilor de hidrocarburi deoarece aceasta a produs păcura grea, dar și în cazul în care aceasta este producătorul deșeurilor de hidrocarburi. Costurile nu pot cădea în sarcina Total International Ltd. decât în măsura în care aceasta a produs deșeurile de hidrocarburi.

Cu privire la desemnarea persoanei care trebuie să suporte costurile în temeiul principiului „poluatorul plătește” potrivit articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile

116. De altfel, apare întrebarea dacă Total France și eventual Total International Ltd. trebuie să suporte costurile de eliminare a deșeurilor de hidrocarburi pentru simplul motiv că acestea aparțin categoriei de persoane menționate la articolul 15 din directiva-cadru privind deșeurile.

117. În realitate, Comisia consideră aparent că *toate* persoanele menționate la articolul 15 din directiva-cadru privind deșeurile pot fi obligate să suporte costurile de eliminare a deșeurilor. Dimpotrivă, Regatul Unit a susținut în cadrul ședinței că articolul 15 din directiva-cadru privind deșeurile nu ar institui un regim al răspunderii, deoarece nu conține nicio dispoziție privitoare

la desemnarea persoanei care trebuie să răspundă pentru costuri.

118. Cu toate acestea, Curtea a interpretat în mod diferit articolul 15 din directiva-cadru privind deșeurile. Hotărârea Van de Walle avea în vedere carburanții scurși de la o benzinărie, care au poluat solurile din proximitate. Răspunderea revine în acest caz în principiu operatorului benzinăriei care a achiziționat carburanții pentru necesitățile comerțului pe care îl exercită și care era, prin urmare, deținătorul carburanților și asigura depozitarea acestora pentru necesitățile comerțului exercitat la momentul în care acești carburanți au devenit deșeuri în sensul articolului 1 litera (b) din directiva-cadru privind deșeurile⁷³. Numai în mod excepțional, dacă starea necorespunzătoare a instalațiilor de depozitare ale benzinăriei și scurgerea hidrocarburilor se datorau nerespectării obligațiilor contractuale ce reveneau întreprinderii petroliere care aprovizionau această benzinărie sau diferitelor acțiuni ce puteau angaja răspunderea acestei întreprinderi, aceasta din urmă ar putea fi răspunzătoare. În acest caz, deșeurile ar fi fost produse prin activitatea acestei întreprinderi petroliere în sensul articolului 1 litera (b) din Directiva 75/442 și această întreprindere ar putea, ca urmare, să fie considerată drept deținătoarea deșeurilor⁷⁴.

119. Potrivit Curții, costurile trebuie să fie suportate de către producătorul deșeurilor⁷⁵. Persoanele menționate la articolul 15 constituie însă numai categoria persoanelor

73 — Hotărârea Van de Walle și alții (citată la nota de subsol 27, punctul 59).

74 — Hotărârea Van de Walle și alții (citată la nota de subsol 27, punctul 60).

75 — Hotărârea Van de Walle și alții (citată la nota de subsol 27, punctul 58).

susceptibile să suporte costurile, dintre care trebuie desemnată acea persoană care, în temeiul principiului „poluatorul plătește”, trebuie obligată să suporte costurile.

120. Această interpretare a principiului „poluatorul plătește” ca regulă de repartizare a costurilor corespunde altor versiuni lingvistice, care, spre deosebire de versiunea germană, nu recurg la noțiunea de cauzalitate, ci indică faptul că poluatorul plătește (*polluter pays, pollueur-payeur*). În consecință, Curtea a înțeles principiul „poluatorul plătește” ca fiind expresia principiului proporționalității, care obligă statele membre – și deopotrivă legiuitorului comunitar – să nu impună nimănui costuri care nu sunt necesare în circumstanțe determinate⁷⁶. În cazul respectiv, se pune problema dacă sectorul agricol poate contribui la reducerea poluării cu nitrați într-o proporție mai mare decât partea care revine acestui sector în ceea ce privește dispersiile totale de nitrați. Făcând aplicarea principiului la regimul deșeurilor, trebuie să concluzionăm în primul rând că nimeni nu poate fi obligat să suporte costurile de eliminare a deșeurilor provenind de la un terț.

121. Atunci când un produs devine deșeu, ultimul deținător este în principiu considerat producătorul deșeului, deoarece acesta elimină produsul. Astfel cum susține Total, în aceste condiții pare contrar principiului „poluatorul plătește” ca producătorul produsului să fie cel care răspunde pentru costuri, astfel cum ar fi posibil potrivit articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile.

122. Cu toate acestea, o serie de reglementări privind gestionarea deșeurilor instituie regula suportării în principiu de către producătorul produsului care a devenit deșeu a costurilor de eliminare a acestuia. Comisia a făcut în acest sens trimitere la Directiva 2006/66/CE din 6 septembrie 2006 privind bateriile și acumulatorii și deșeurile de baterii și acumulatori și de abrogare a Directivei 91/157/CEE⁷⁷, al cărei articol 8 prevede că producătorii de baterii și de acumulatori trebuie să suporte costurile de eliminare a acestora ca deșeuri⁷⁸. Articolul 15 din Directiva 94/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 1994 privind ambalajele și deșeurile de ambalaje⁷⁹ permite de asemenea statelor membre să oblige producătorul ambalajului să suporte costurile de gestionare a acestor deșeuri⁸⁰.

123. Temeiul acestor reguli îl reprezintă faptul că articolul 15 din directiva-cadru privind deșeurile, și în special principiul „poluatorul plătește” cuprins de acesta, nu definește regimul clar și exhaustiv al răspunderii pentru costuri. Dimpotrivă, principiul „poluatorul plătește” poate și trebuie să fie concretizat pe mai departe. Aceasta reprezintă o sarcină prioritară pentru legiuitor.

⁷⁷ — JO L 266, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 53, p. 215.

⁷⁸ — Norme similare sunt cuprinse la articolul 5 alineatul (4) din Directiva 2000/53/CE din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz (JO L 269, p. 34, Ediție specială, 15/vol. 6, p. 142) și la articolul 8 din Directiva 2002/96/CE din 27 ianuarie 2003 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice (JO L 37, p. 24, Ediție specială, 15/vol. 9, p. 184).

⁷⁹ — JO L 365, p. 10, Ediție specială, 13/vol. 14, p. 238.

⁸⁰ — Ordonanța Curții din 16 februarie 2006, Plato Plastik Robert Frank (C-26/05, Rec., p. I-24, punctul 34).

⁷⁶ — Hotărârea din 29 aprilie 1999, Standley și alții (C-293/97, Rec., p. I-2603, punctul 52).

124. Instanțele trebuie să aplice această concretizare, chiar să interpreteze și să verifice, dacă este cazul, dacă respectă limitele principiului „poluatorul plătește”. Acest principiu reprezintă linia călăuzitoare a tuturor transpunerilor în dreptul intern ale articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile, fiind deopotrivă obligatoriu pentru legiuitorul comunitar, de vreme ce este înscris la articolul 174 alineatul (2) din tratat ca fundament al politicii în domeniul mediului.

125. Cu toate acestea, obiectivele și principiile enunțate la articolul 174 trebuie să fie analizate comparativ. Aplicarea criteriilor este, la rândul său, una complexă. Prin urmare, controlul jurisdicțional trebuie în mod obligatoriu să fie limitat la a verifica dacă o reglementare a fost sau nu adoptată cu încălcarea vădită a condițiilor de aplicare a articolului 174 CE⁸¹.

126. În aceste condiții, în principiu nu poate fi criticată o decizie a legiuitorului comunitar sau național de a impune producătorului unui produs generator de deșeuri să suporte costurile de eliminare a acestuia. În privința celor mai multe produse, producătorul trebuie într-adevăr să presupună că acestea vor deveni, mai devreme sau mai târziu, deșeuri ca urmare a utilizării lor conforme cu destinația conferită. Producând bunuri economice, producătorul generează astfel un deșeu și răspunde de asemenea în temeiul principiului „poluatorul plătește”.

127. Faptul că producătorul răspunde pentru costuri prezintă o serie de avantaje. Atunci când trebuie să intervină în operațiunile de eliminare, acesta motivează producătorul respectiv să conceapă produsul favorizând eliminarea sa la cele mai reduse costuri posibile. Aceasta duce la îndeplinirea obiectivului înscris la articolul 174 alineatul (1) a treia liniuță CE privind utilizarea prudentă și rațională a resurselor naturale, precum și a principiului enunțat la articolul 174 alineatul (2) CE, care impune ca daunele provocate mediului să fie remediate cu prioritate la sursă. Producătorul are de asemenea posibilitatea să înglobeze costurile de eliminare în prețuri și să le repercuteze astfel asupra deținătorului final, în calitatea acestuia de producător efectiv al deșeului. În sfârșit, acest regim al costurilor asigură înlăturarea tentației deținătorului de a se debarasa în mod ilegal de acest produs pentru evitarea cheltuielilor de eliminare.

128. Reglementările speciale privind răspunderea producătorului indică totuși de asemenea că este necesară o regulă expresă pentru a obliga producătorul să suporte costurile de eliminare. În special, avantajele evocate nu sunt aplicabile decât dacă producătorul și deținătorul cunosc regimul suportării costurilor.

129. De altfel, considerațiile privitoare la suportarea costurilor în cazul utilizării produselor conform cu destinația acestora nu pot fi transpuse în mod absolut în cazul deșeurilor rezultând în circumstanțe excepționale. Prezentă cauză ilustrează această situație: în cadrul unei utilizări conforme cu destinația sa, mai exact dacă păcura grea este folosită drept combustibil, s-ar emite în atmosferă efluenți gazoși, situație necuprinsă în domeniul de aplicare al regimului deșeurilor în conformitate cu

81 — Hotărârea din 14 iulie 1998, *Safety Hi-Tech* (C-284/95, Rec., p. I-4301, punctul 37), și hotărârea din 15 decembrie 2005, *Grecia/Comisia* (C-86/03, Rec., p. I-10979, punctul 88), ambele privitoare la legiuitorul comunitar.

prevederile articolului 2 alineatul (1) litera (a) din directiva-cadru privind deșeurile, precum și, probabil, într-o mai mică măsură, deșeuri solide. Eliminarea acestora ar fi putut fi realizată la costuri relativ scăzute, deoarece sunt emise de o centrală deja echipată în acest sens. Deversarea păcurii grele și amestecarea acesteia cu apă și sedimente creează însă cantități net superioare de deșeuri, care nu pot fi colectate și eliminate decât cu cea mai mare dificultate.

130. Riscul de a genera astfel de deșeuri nu poate fi pus pur și simplu în sarcina producătorului în temeiul principiului „poluatorul plătește”, ci numai în măsura în care acesta poate influența generarea de deșeuri în condiții extraordinare.

131. Astfel se explică hotărârea pronunțată în cauza van de Walle: riscul de generare a unor deșeuri în contextul unui accident se suportă de către persoana care poate preveni producerea accidentului. Alte persoane pot răspunde numai în mod excepțional, atunci când acestora le este imputabilă o contribuție proprie la generarea deșeurilor.

Cu privire la aplicarea la prezenta cauză

132. Dacă răspunderea societăților Total pentru costuri ar trebui să fie examinată numai din perspectiva articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile, ar decurge

din considerațiile de mai sus că toate costurile de eliminare a deșeurilor de hidrocarburi rezultând din accidentul unei nave ar putea fi suportate de către acestea în calitate de producător al păcurii grele și/sau vânzător ori navlositor în măsura în care le este imputabilă o contribuție proprie la deversarea păcurii grele.

133. O dispoziție a unei directive, precum articolul 15 din directiva-cadru privind deșeurile, nu poate impune prin ea însăși obligații în sarcina unei persoane private, astfel încât directiva nu poate fi invocată ca atare împotriva sa⁸². Principiile din articolul 15 nu pot așadar să fie aplicate societăților Total decât dacă acestea își găsesc o fundamentare în dreptul francez.

134. Dreptul francez ar putea înlătura răspunderea societăților Total. Articolul III alineatul 4 litera c din Convenția privind răspunderea în vigoare în Franța exclude în principiu orice solicitare de despăgubiri îndreptată împotriva unui navlositor. Face excepție cazul în care se dovedește că paguba se datorează acțiunii personale a navlositorului sau omisiunii comise cu intenția de a crea această pagubă ori din neglijență și cunoscând faptul că o astfel de pagubă s-ar putea produce. Instanțele competente trebuie să decidă dacă această exonerare de răspundere se aplică în cazul societăților Total⁸³.

82 — Hotărârea din 26 februarie 1986, Marshall (152/84, Rec., p. 723, punctul 48), hotărârea din 5 octombrie 2004, Pfeiffer și alții (C-397/01-C-403/01, Rec., p. I-8835, punctul 108), și hotărârea din 7 iunie 2007, Carp (C-80/06, Rep., p. I-4473, punctul 20).

83 — Hotărârea pronunțată de tribunal de grande instance de Paris la 16 ianuarie 2008 (citată la nota de subsol 15, p. 235) a înlăturat răspunderea Total S.A.

135. Cu toate acestea, exonerarea de răspundere nu pare a fi incompatibilă cu articolul 15 din directiva-cadru privind deșeurile, chiar și în cazul în care beneficiarii au intervenit în lanțul de cauzalitate, ci mai curând un mod de aplicare perfect valabil al puterii de apreciere pe care o conferă principiul „poluatorul plătește” statelor membre în cadrul transpunerii directivei.

136. Convenția privind răspunderea și Convenția privind fondul precizează modul de repartizare a costurilor asociate unui accident în care este implicat un petrolier pe mare. Direcționând suportarea costurilor către armatorul navei, Convenția privind răspunderea se înscrie perfect în spiritul principiului „poluatorul plătește”. În cazul producerii unui accident, regula este că acesta din urmă este răspunzător pentru faptul că încălcarea navei sale a devenit un deșeu, deoarece acesta asigură controlul și răspunde pentru starea navei pe care o exploatează direct sau indirect. În anumite circumstanțe, în care răspunderea pentru prejudiciu revine unor terți, articolul III alineatele 2 și 3 prevede o exonerare de răspundere a armatorului navei. Acest regim al răspunderii respectă decizia Curtii, în sensul că răspunderea aparține operatorului unei benzinării pentru carburanții scurși din instalațiile de depozitare și infiltrați în solurile din proximitate⁸⁴.

137. Lipsirea de efect a oricăror cereri îndreptate împotriva terților care însoțesc direcționarea răspunderii, în condițiile impuse de articolul III alineatul 4 din Convenția privind răspunderea, în special împotriva navlositorului, potrivit literei c,

este conformă cu spiritul principiului „poluatorul plătește”. Pe de o parte, împotriva acestor persoane pot fi formulate acțiuni directe în cazul răspunderii agravate, mai exact dacă se dovedește că paguba produsă prin poluare se datorează acțiunii personale a acestora sau omisiunii comise cu intenția de a crea această pagubă ori din neglijență și cunoscând faptul că o astfel de pagubă s-ar putea produce. Pe de altă parte, armatorul are la îndemână o acțiune de regres împotriva acestora în temeiul articolului III alineatul 5 din Convenția privind răspunderea. Astfel se asigură posibilitatea de a obliga și aceste persoane să suporte costurile în temeiul principiului „poluatorul plătește”, pentru contribuția proprie în lanțul de cauzalitate. Ar trebui examinată o cerere de această natură în special dacă societățile Total sunt răspunzătoare, în tot sau în parte, pentru accidentul navei, astfel cum a stabilit tribunal de grande instance⁸⁵ și tot astfel cum consideră Comisia și Franța că ar fi plauzibil.

138. Răspunderea armatorului navei este totuși limitată în temeiul articolului V din Convenția privind răspunderea dacă se dovedește că paguba produsă prin poluare nu se datorează acțiunii sale personale sau omisiunii comise cu intenția de a crea această pagubă ori din neglijență și cunoscând faptul că o astfel de pagubă s-ar putea produce. Atunci când este aplicabilă această clauză de limitare a răspunderii, potrivit articolului V alineatul 4, diferitele creanțe sunt plătite numai proporțional, mai precis parțial, de către armatorul navei. La prima vedere, aceasta pare o încălcare a principiului „poluatorul plătește”.

84 — Hotărârea Van de Walle și alții (citată la nota de subsol 27, punctul 59).

85 — Hotărârea din 16 ianuarie 2008 (citată la nota de subsol 15, p. 228).

139. Răspunderea limitată a armatorului navei este însă completată, potrivit Convenției privind fondul, prin intervenția fondului de compensare pentru pagubele provocate prin poluarea cu hidrocarburi. Potrivit articolului 12 din Convenția privind fondul, acesta este finanțat de către orice persoană căreia îi sunt livrate mari cantități de țiței brut sau de păcură grea pe cale maritimă. Solicitățile formulate de către aceste întreprinderi stau la originea transporturilor petroliere care au dus la apariția riscului de producere a accidentelor cu hidrocarburi pe mare. Potrivit principiului „poluatorul plătește”, și acestora le sunt imputabile costurile de eliminare a deșeurilor de hidrocarburi rezultând din accidente. Potrivit articolului 4 alineatul 2, intervenția fondului este exclusă în cazul prejudiciilor care sunt rezultatul unui act de război și poate fi limitată, potrivit alineatului 3 al acestui articol, dacă victima a contribuit la producerea prejudiciului prin acțiunea sau prin omisiunea sa voite sau prin neglijență. De altfel, potrivit articolului 9 din Convenția privind fondul, pot fi formulate acțiuni de regres îndreptate împotriva altor responsabili și pentru recuperarea sumelor suportate de fond. În speță, fondul a formulat astfel de acțiuni conservatorii împotriva diferitor persoane, printre care în special societățile Total, în prezent parte în procedură⁸⁶.

140. Intervenția fondului este totuși una limitată. Această limitare a răspunderii poate avea drept rezultat ca nici armatorul navei și nici fondul să nu suporte o parte a costurilor de eliminare a deșeurilor rezultate din prejudiciile cauzate prin poluarea cu hidrocarburi a mării. Acest sold cade într-un astfel de caz

fie în sarcina statului, mai precis a totalității contribuabililor, fie în sarcina unor persoane care pot fi de asemenea obligate să suporte aceste costuri potrivit dreptului intern.

141. A obliga o serie de persoane private care nu au generat deșeurile să suporte costurile de eliminare a acestora nu ar fi compatibil cu principiul „poluatorul plătește”⁸⁷. Persoanele interesate s-ar putea opune unei astfel de pretenții a autorităților publice în temeiul articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile.

142. În schimb, este conform principiului „poluatorul plătește” în sensul articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile ca soldul neachitat al costurilor de eliminare să fie suportat de colectivitate. Colectivitatea acceptă cel puțin riscurile pe care le presupune această activitate, atât timp cât statele autorizează transportul pe cale maritimă al hidrocarburilor, care implică riscuri. În același timp, statele garantează un nivel minim de siguranță a navelor în condițiile definite prin Convenția Marpol 73/78⁸⁸. Colectivitatea beneficiază de pe urma acestor transporturi, deoarece astfel se asigură aprovizionarea cu o sursă de energie foarte solicitată. Fără cererea de produse petroliere nu ar exista nici transportul acestora. Astfel se justifică posibilitatea de a imputa colectivității o contribuție în lanțul de cauzalitate al accidentelor care produc prejudicii sub forma poluării cu hidrocarburi, precum și o parte a riscului.

86 — Nota 92FUND/EXC.33/5 din 4 mai 2006 a directorului Fondului de compensare pentru prejudiciile cauzate de poluarea cu hidrocarburi, http://www.iopcfund-docs.org/ds/pdf/92exc33-5_e.pdf, p. 5 și următoarea.

87 — A se vedea punctul 120 de mai sus.

88 — Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul încheiat în 1978 (Recueil des traités des Nations unies/UN Treaty Series, Bd. 1341, Nr. 22484).

143. Convenția privind răspunderea și Convenția privind fondul indică faptul că statele părți la aceste convenții, inclusiv cvasi-totalitatea statelor membre, consideră că limitarea răspunderii este corectă și acceptă riscul de a trebui să suporte costurile neacoperite. În cazul în care prejudiciile cauzate prin poluarea cu hidrocarburi depășesc limitele răspunderii armatorului unei nave sau ale intervenției fondului, costurile nu pot fi cu adevărat acoperite de particulari. Nici alternativele de asigurare mai cuprinzătoare nu par probabile.

144. Mai mult chiar, răspunderea armatorului navei și acoperirea suplimentară din partea fondului nu au ca fundament culpa. Prin urmare, probabilitatea ca orice prejudiciu cauzat prin poluarea cu hidrocarburi să fie acoperit în tot sau cel puțin în parte este relativ ridicată.

145. Aceasta este cu atât mai adevărat de la momentul intrării în vigoare, în anul 2005, a Protocolului adițional la Convenția privind fondul⁸⁹, prin care a fost creat un fond complementar, finanțat deopotrivă de importatorii de hidrocarburi, care sporește considerabil cuantumul compensației.

89 — Publicată în JO 2004, L 78, p. 24. Potrivit paginii internet a Fondului, <http://www.iopcfund.org/92members.htm#suppfund>, alături de patru alte state, Belgia, Danemarca, Germania, Grecia, Spania, Franța, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Țările de Jos, Portugalia, Slovenia, Finlanda, Suedia și Regatul Unit au ratificat Protocolul și acesta va intra în vigoare în Ungaria la 30 martie 2008.

146. De aici se poate deduce că, pe de o parte, a direcționa către armatorul navei și către fondul de compensare obligația de a despăgubi victimele prejudiciilor cauzate prin poluarea cu hidrocarburi ca urmare a accidentelor pe mare, potrivit Convenției privind răspunderea și Convenției privind fondul, și, pe de altă parte, a limita această obligație reprezintă alternative compatibile cu prevederile articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile. Această concluzie este conformă cu obligația de a interpreta dreptul comunitar evitând în măsura posibilului o contradicție cu prevederile Convenției privind răspunderea⁹⁰.

147. Prin urmare, trebuie să se răspundă la cea de a treia întrebare că, potrivit articolului 15 din directiva-cadru privind deșeurile, după accidentul unei nave, producătorul păcurii grele și/sau vânzătorul ori navlositorul pot fi obligați să suporte costurile de eliminare a deșeurilor de hidrocarburi în măsura în care acestora le este imputabilă o contribuție proprie la deversarea păcurii grele. Cu toate acestea, este deopotrivă compatibilă cu dispoziția amintită limitarea răspunderii producătorului păcurii grele și/sau a vânzătorului ori a navlositorului potrivit prevederilor Convenției privind răspunderea și ale Convenției privind fondul.

90 — A se vedea punctul 99 și următoarele de mai sus.

V — Concluzie

148. Prin urmare, propunem Curții să răspundă cererii de pronunțare a unei hotărâri preliminare după cum urmează:

- „1) Păcura grea, produs rezultat dintr-un proces de rafinare, conform specificațiilor utilizatorului, destinat de către producător comercializării drept combustibil și prevăzut în Directiva 68/414/CEE a Consiliului din 20 decembrie 1968 privind obligația statelor membre ale CEE de a menține stocuri minime de țiței și/sau produse petroliere nu poate fi considerată prin ea însăși a fi deșeu în sensul articolului 1 din Directiva 75/442/CEE a Consiliului din 15 iulie 1975 privind deșeurile.
- 2) Păcura grea revărsată cu ocazia accidentului unui petrolier și amestecată cu apă și sedimente trebuie să fie considerată a fi deșeu în sensul Directivei 75/442.
- 3) Potrivit articolului 15 din Directiva 75/442, după accidentul unei nave, producătorul păcurii grele și/sau vânzătorul ori navlositorul pot fi obligați să suporte costurile de eliminare a deșeurilor de hidrocarburi în măsura în care acestora le este imputabilă o contribuție proprie la deversarea păcurii grele. Cu toate acestea, este deopotrivă compatibilă cu dispoziția amintită limitarea răspunderii producătorului păcurii grele și/sau a vânzătorului ori a navlositorului potrivit prevederilor Convenției internaționale privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi din 29 noiembrie 1969 și ale Convenției internaționale privind crearea unui fond internațional pentru compensarea prejudiciilor cauzate de poluarea cu hidrocarburi, în versiunea rezultată din Protocolul din 27 noiembrie 1992.”