

La gestion des déchets produits à bord d'un navire à la suite d'une avarie exclue du champ d'application du règlement européen sur le transfert de déchets

Claire BORIES

Doctorante en Droit de l'Union européenne

CJUE, 16 mai 2019, aff. C-689/17, *Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS « MSC Flaminia » contre Land Niedersachsen*, ECLI:EU:C:2019:420.

Aussi inédite que délicate, la question posée à la Cour de justice dans l'affaire *Conti 11. Container Schiffahrts* porte sur l'interprétation de l'article 1^{er} du règlement (CE) n°1013/2006¹, concernant la gestion des déchets et leurs transferts dans un contexte inédit d'avarie en haute mer, des questions jugées « très sensibles »² au regard des enjeux liés à la protection de l'environnement et de la santé en matière de déchets.

En l'espèce, à la suite d'une avarie en haute mer³, la Cour est invitée par le Landgericht München (Tribunal régional de Munich, Allemagne) à déterminer si des résidus dus à cette avarie, sous forme de ferraille et d'eau d'extinction mêlée de boues et de résidus de cargaison à bord d'un navire, doivent être considérés comme étant des déchets produits à bord de navires, au sens de l'article 1^{er}, §3, sous b), du règlement 1013/2016, et de fait, doivent être exclus du champ d'application dudit règlement.

Dès lors qu'il prévoit clairement une dérogation à l'application des dispositions du règlement 1013/2006, l'article 1^{er}, §3, sous b), du règlement 1013/2016 doit faire l'objet d'une interprétation stricte. Celle-ci n'implique pas pour autant d'interpréter les termes utilisés pour définir la portée de la dérogation d'une manière telle que cette dernière serait privée de ses effets⁴.

D'une lecture littérale du libellé de l'article 1^{er}, §3, sous b), du règlement 1013/2016, l'on relève deux éléments importants : les déchets concernés doivent être "produits à bord",⁵ notamment, d'un navire, et ne pas avoir été débarqués de celui-ci.

Relativement à l'expression "produit à bord"⁶, le législateur n'a établi aucune distinction tenant à la nature des déchets ou aux circonstances dans lesquels ils ont été produits (point 40 et 41)⁷. De tels déchets "produits à bord"⁸ peuvent donc tout aussi bien, résulter du fonctionnement normal et régulier du navire comme d'une production fortuite ou de transferts

¹ Règlement (UE) n°1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets, JO L 190/1, du 12.07.2006.

² Ainsi que le souligne M. l'avocat général dans ses conclusions, v. Conclusions de l'avocat général, M. Henrik SAUGMANDSGAARD ØE présentées le 24 janvier 2019, ECLI:EU:C:2019:62, point 3.

³ Au sens de l'article 86 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994 et approuvée, au nom de la Communauté, par la décision du Conseil 98/392/CE, du 23 mars 1998 (JO 1998, L 179), la haute mer s'entend de toutes les parties de la mer, autres que la mer territoriale, la zone économique exclusive, les eaux intérieures et archipélagiques.

⁴ CJUE, 11 septembre 2014, *Fastweb*, C-19/13, ECLI:EU:C:2014:2194, point 40.

⁵ Italiques ajoutées.

⁶ Italiques ajoutées.

⁷⁷ Ainsi que M. l'avocat général l'a relevé au point 47 de ses conclusions, *op. cit.*

⁸ Souligné par nous.

imprévus. Fort de ce constat, les déchets en cause au principal, consistant en des résidus dus à une avarie, sous forme de ferraille et d'eau d'extinction mêlée de boues et de résidus de cargaison, sont assurément des "déchets produits à bord d'un navire" au sens de l'article 1^{er}, §3, sous b), du règlement 1013/2016, et partant, sont exclus du champ d'application de ce règlement « jusqu'à ce qu'[ils] soient débarqués en vue de leur valorisation ou de leur élimination ».

Ajoute-t-on en suivant que la prise en compte des objectifs du règlement 1013/2016, et notamment celui de garantir la protection de l'environnement⁹, ne saurait être de nature à infléchir cette interprétation de l'article 1^{er}, §3, sous b), du règlement 1013/2016, laquelle découle de son libellé et du contexte dans lequel elle s'insère (point 46). En effet, dans le cas de déchets produits par une avarie, l'on ne saurait exiger du responsable du navire concerné qu'il dispose, avant d'accoster au port, des informations nécessaires à la notification prévue par le règlement 1013/2016¹⁰. Eu égard au caractère soudain et imprévisible de la production de ce type de déchets caractère, il serait pratiquement, si ce n'est impossible, pour lui de produire de tels documents. Ainsi que le souligne M. l'avocat général au point 65 de ses conclusions, prévoir d'appliquer ce règlement à des déchets tels que ceux en cause au principal aurait, en outre, pour effet de retarder l'entrée du navire dans un port sûr, ce qui accroîtrait *de facto* le risque de pollution des mers et nuirait inévitablement à l'objectif poursuivi par le règlement 1013/2006.

In fine, il est précautionneusement rappelé que l'exclusion du champ d'application du règlement 1013/2006, visée par l'article 1^{er}, §3, sous b), dudit règlement, ne saurait s'appliquer en cas d'abus de la part des responsables du navire. Sont notamment visés des comportements visant à retarder, de manière excessive et sans justification, le débarquement des déchets en vue de leur valorisation ou de leur élimination. Écartons aisément ce cas de figure du cas d'espèce, les déchets en cause au principal ayant été causés par une avarie survenue à bord de son navire (points 51 et 52).

⁹ Voir les considérants 1 et 7 du règlement 1013/2006, *op. cit.*

¹⁰ Conformément à l'article 4 de ce règlement, la notification doit être effectuée au moyen des formulaires figurant aux annexes I A et I B dudit règlement. Or, ces formulaires nécessitent de nombreuses informations relatives notamment aux déchets concernés.