Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção)

21 de janeiro de 2025*

«Reenvio prejudicial — Ambiente — Transferência de resíduos — Diretiva 2006/12/CE — Diretiva 2008/98/CE — Conceito de "resíduos" — Convenção de Basileia sobre o Controlo de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e sua Eliminação — Artigo 1.º, n.º 4 — Regulamento (CE) n.º 1013/2006 — Resíduos sujeitos ao procedimento prévio de notificação e consentimento escrito — Resíduos transferidos no interior da União Europeia — Artigo 1.º, n.º 3, alínea b) — Validade — Interpretação conforme à Convenção de Basileia — Resíduos gerados a bordo de um navio na sequência de uma avaria em alto-mar — Conceito de "descarga de resíduos" — Descarga parcial dos resíduos num porto seguro»

No processo C-188/23,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Oberlandesgericht München (Tribunal Regional Superior de Munique, Alemanha), por Decisão de 14 de março de 2023, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 23 de março de 2023, no processo

Land Niedersachsen

contra

Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS «MSC Flaminia»,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção),

composto por: K. Lenaerts, presidente, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos, I. Jarukaitis, M. L. Arastey Sahún, S. Rodin, A. Kumin, N. Jääskinen e D. Gratsias, presidentes de secção, E. Regan, I. Ziemele (relatora) e J. Passer, juízes,

advogado-geral: T. Ćapeta,

secretário: A. Juhász-Tóth, administradora,

vistos os autos e após a audiência de 27 de fevereiro de 2024,

vistas as observações apresentadas:

– em representação do Land Niedersachsen, por H. Jacobj, R. van der Hout e S. Walter, Rechtsanwälte,

* Língua do processo: alemão.

– em representação da Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS «MSC Flaminia», por J.-E. Pötschke e W. Steingröver, Rechtsanwälte,

– em representação do Governo Francês, por B. Fodda, B. Herbaut e M. Raux, na qualidade de agentes,

– em representação do Parlamento Europeu, por G. C. Bartram e W. D. Kuzmienko, na qualidade de agentes,

– em representação do Conselho da União Europeia, por T. Haas e A. Maceroni, na qualidade de agentes,

– em representação da Comissão Europeia, por M. Escobar Gomez, M. Bruti Liberati, L. Haasbeek e M. Noll-Ehlers, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões da advogada-geral na audiência de 16 de maio de 2024,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a validade e a interpretação do artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 1013/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de junho de 2006, relativo a transferências de resíduos (JO 2006, L 190, p. 1).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe o Land Niedersachsen (*Land* da Baixa Saxónia, Alemanha) à Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS «MSC Flaminia» (a seguir «Conti») a propósito da reparação do prejuízo que esta última alega ter sofrido devido à obrigação, imposta pelo *Land* da Baixa Saxónia, de dar início a um procedimento prévio de notificação e consentimento escrito relativo ao transporte de resíduos que se encontravam a bordo do navio MSC *Flaminia* (a seguir «*Flaminia*») na sequência de uma avaria em alto-mar.

Quadro jurídico

Direito internacional

Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados

3 O artigo 31.º da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, de 23 de maio de 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, p. 331), sob a epígrafe «Regra geral de interpretação», enuncia:

«1 - Um tratado deve ser interpretado de boa-fé, de acordo com o sentido comum a atribuir aos termos do tratado no seu contexto e à luz dos respetivos objeto e fim.

2 - Para efeitos de interpretação de um tratado, o contexto compreende, além do texto, preâmbulo e anexos incluídos:

a) Qualquer acordo relativo ao tratado e que tenha sido celebrado entre todas as Partes quando da conclusão do tratado;

b) Qualquer instrumento estabelecido por uma ou mais Partes quando da conclusão do tratado e aceite pelas outras Partes como instrumento relativo ao tratado.

[…]»

Convenção de Basileia

4 O preâmbulo da Convenção sobre o Controlo de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e Sua Eliminação, assinada em Basileia em 22 de março de 1989, aprovada, em nome da Comunidade Económica Europeia, pela Decisão 93/98/CEE do Conselho, de 1 de fevereiro de 1993 (JO 1993, L 39, p. 1), na sua versão aplicável ao litígio no processo principal (a seguir «Convenção de Basileia»), enuncia nos seus primeiro, terceiro a quinto, [nono], décimo, e décimo [quarto] parágrafos:

«[As Partes da Convenção são c]onscientes do prejuízo causado à saúde humana e ao ambiente pelos resíduos perigosos e outros resíduos e pelo seu movimento transfronteiriço;

[…]

[…] a maneira mais eficaz de proteger a saúde humana e o ambiente dos perigos causados por esses resíduos é reduzir a sua produção ao mínimo, em termos de quantidade e ou potencial de perigo;

[…] os Estados deveriam tomar as medidas necessárias para assegurar [que] a gestão de resíduos perigosos e outros resíduos, incluindo o movimento transfronteiriço, e a eliminação [seja] compatível com a proteção da saúde humana e do ambiente, qualquer que seja o seu local;

[…] os Estados deveriam assegurar que o produtor se responsabilizasse pelo transporte e eliminação de resíduos perigosos e outros resíduos, de acordo com a proteção do ambiente, qualquer que seja o local da eliminação;

[…]

[…] o aperfeiçoamento do controlo do movimento transfronteiriço de resíduos perigosos e outros resíduos atuará como um incentivo para a gestão ambientalmente segura e racional e para a redução do volume do movimento transfronteiriço objeto desta Convenção;

[…] os Estados deveriam tomar medidas para o intercâmbio apropriado de informação e controlo do movimento transfronteiriço de resíduos perigosos e de outros resíduos de e para esses Estados;

[…]

[…] os Estados são responsáveis pelo cumprimento dos seus deveres internacionais no que respeita à proteção da saúde humana, proteção e preservação do ambiente e estão sujeitos de acordo com o direito internacional».

5 O artigo 1.º desta Convenção, intitulado «Âmbito da Convenção», prevê:

«1 - Nesta Convenção, os resíduos objeto de movimento transfronteiriço, e que são designados "resíduos perigosos", são os seguintes:

a) Resíduos que pertençam a qualquer categoria incluída no anexo I, a menos que tenham alguma das características descritas no anexo III; e

b) Resíduos que não sejam abrangidos pelo parágrafo a), mas que sejam definidos ou considerados como resíduos perigosos pela legislação interna das Partes ligadas à exportação, importação ou trânsito.

2 - Resíduos que pertençam a qualquer categoria contida no anexo II que sejam objeto de movimento transfronteiriço serão designados nesta Convenção por "outros resíduos".

[…]

4 - Resíduos que derivem das operações normais de um navio cuja descarga seja protegida por qualquer instrumento internacional são excluídos do âmbito desta Convenção.»

6 O artigo 4.º da Convenção de Basileia, intitulado «Obrigações gerais», dispõe:

«[…]

2 - Cada Parte tomará as medidas necessárias para:

a) Assegurar que a produção de resíduos perigosos e de outros resíduos seja reduzida ao mínimo, tendo em conta os aspetos sociais, tecnológicos e económicos;

b) Assegurar a disponibilidade de instalações adequadas para eliminação, com vista à gestão ambientalmente segura e racional dos resíduos perigosos e de outros resíduos, que serão colocados o mais longe possível, qualquer que seja o local da sua eliminação;

[…]

d) Assegurar que o movimento transfronteiriço de resíduos perigosos e de outros resíduos seja reduzido ao mínimo, tomando as medidas ambientalmente corretas, através de uma gestão eficiente desses resíduos, e que seja conduzida de modo a proteger a saúde humana e o ambiente contra os efeitos nocivos que podem resultar desse mesmo movimento;

[…]

f) Exigir que a informação sobre um movimento transfronteiriço de resíduos perigosos e de outros resíduos proposto seja fornecida aos respetivos Estados, de acordo com o anexo V-A, para especificar claramente os efeitos para a saúde humana e para o ambiente do movimento proposto;

[…]

h) Cooperar em atividades com outras Partes e organizações diretamente interessadas, e através do Secretariado, incluindo a disseminação de informação sobre o movimento transfronteiriço de resíduos perigosos e de outros resíduos, de modo a melhorar a correta gestão ambiental de tais resíduos e conseguir a prevenção do tráfego ilícito.

[…]»

7 O artigo 6.º desta Convenção, intitulado «Movimento transfronteiriço entre as Partes», prevê:

«1 - O Estado de exportação notificará ou exigirá ao produtor ou exportador que notifique, por escrito, através da autoridade competente do Estado de exportação, a autoridade competente dos Estados envolvidos em qualquer movimento transfronteiriço proposto de resíduos perigosos ou de outros resíduos. Esta notificação conterá declarações e informações descritas no anexo V-A, escrita em linguagem percetível ao Estado de importação. É necessário enviar uma só notificação a cada Estado envolvido.

2 - O Estado de importação responderá ao notificador por escrito, consentindo no movimento com ou sem condições, negando permissões para o movimento ou requerendo informações adicionais. Será enviada uma cópia da resposta final do Estado de importação às autoridades competentes dos respetivos Estados envolvidos que sejam Partes.

3 - O Estado de exportação não autorizará o produtor ou exportador a iniciar o movimento transfronteiriço até receber confirmação por escrito, de que:

a) O notificador recebeu o consentimento por escrito do Estado de importação; e

b) O notificador recebeu do Estado de importação confirmação da existência de um contrato entre o exportador e o eliminador, especificando a gestão ambientalmente segura e racional dos resíduos em questão.

[…]»

8 O artigo 10.º, n.º 1, da referida convenção tem a seguinte redação:

«As Partes devem cooperar entre si de modo a melhorar e a obter uma gestão ambientalmente segura e racional de resíduos perigosos e de outros resíduos.»

9 O anexo I da mesma convenção contém uma lista das categorias de resíduos sujeitos ao controlo previsto pela referida convenção.

10 O anexo II da Convenção de Basileia especifica as categorias de resíduos requerendo especial atenção.

11 O anexo VIII dessa convenção estabelece uma lista dos resíduos considerados perigosos por força do artigo 1.º, n.º 1, alínea a), da referida convenção.

Direito da União

Diretiva 2006/12/CE

12 O artigo 1.º da Diretiva 2006/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de abril de 2006, relativa aos resíduos (JO 2006, L 114, p. 9), previa, no seu n.º 1, alínea a):

«Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

a) "Resíduo": quaisquer substâncias ou objetos abrangidos pelas categorias fixadas no anexo I de que o detentor se desfaz ou tem a intenção ou a obrigação de se desfazer;

[…]»

13 A Diretiva 2006/12 foi revogada pela Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa aos resíduos e que revoga certas diretivas (JO 2008, L 312, p. 3). O artigo 1.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 2006/12 está reproduzido, no essencial, no artigo 3.º, ponto l, da Diretiva 2008/98.

Regulamento n.º 1013/2006

14 Os considerandos 1, 3, 7, 8, 14, 18, 35 e 36 do Regulamento n.º 1013/2006 enunciam:

«(1) O principal e mais predominante objetivo e elemento do presente regulamento é a proteção do ambiente, sendo os seus efeitos no comércio internacional meramente secundários.

[…]

(3) A Decisão [93/98] […] diz respeito à celebração, em nome da Comunidade, da Convenção de Basileia […], na qual a Comunidade é parte desde 1994. Ao proceder à aprovação do Regulamento (CEE) n.º 259/93 [do Conselho, de 1 de fevereiro de 1993, relativo à fiscalização e ao controlo das transferências de resíduos no interior, à entrada e à saída da Comunidade (JO 1993, L 30, p. 1)], o Conselho [da União Europeia] estabeleceu regras para a limitação e controlo desses movimentos, destinadas, nomeadamente, a harmonizar o atual sistema comunitário de fiscalização e controlo dos movimentos de resíduos com os requisitos da Convenção de Basileia.

[…]

(7) É importante organizar e regulamentar a fiscalização e o controlo das transferências de resíduos de um modo que tome em consideração a necessidade de preservar, proteger e melhorar a qualidade do ambiente e da saúde humana e que promova uma aplicação mais uniforme do regulamento em toda a Comunidade.

(8) É importante ter em conta o requisito definido na alínea d) do n.º 2 do artigo 4.º da Convenção de Basileia, que estabelece que as transferências de resíduos perigosos devem ser reduzidas ao mínimo consistente com uma gestão ambientalmente correta e eficiente desses resíduos.

[…]

(14) No caso das transferências de resíduos destinados a operações de eliminação e dos resíduos não constantes dos anexos III, III-A ou III-B destinados a operações de valorização, justifica-se que seja garantida uma otimização da fiscalização e controlo através da exigência de um consentimento escrito prévio para essas transferências. Esse procedimento deverá, por seu lado, implicar uma notificação prévia, a fim de permitir que as autoridades competentes se encontrem devidamente informadas, de modo a poderem tomar todas as medidas necessárias para a proteção da saúde humana e do ambiente. Tal permitirá também a essas autoridades apresentar objeções fundamentadas relativamente a essas transferências.

[…]

(18) Tendo em conta a responsabilidade dos produtores de resíduos de efetuarem uma gestão ambientalmente correta dos resíduos, os documentos de notificação e acompanhamento das transferências de resíduos deverão ser preenchidos, sempre que possível, pelos produtores de resíduos.

[…]

(35) Afigura-se indispensável zelar por que o desmantelamento de navios se processe de uma forma segura e ambientalmente correta, a fim de proteger a saúde humana e o ambiente. […]

(36) Uma cooperação internacional eficiente em matéria de controlo das transferências de resíduos é um instrumento importante para garantir o controlo das transferências de resíduos perigosos. Dever-se-á promover o intercâmbio de informações, a partilha de responsabilidades e os esforços de cooperação entre a Comunidade e os seus Estados-Membros e países terceiros, com vista a garantir uma gestão racional dos resíduos.»

15 O artigo 1.º deste regulamento dispõe:

«1. O presente regulamento estabelece procedimentos e regimes de controlo relativos a transferências de resíduos, de acordo com a origem, o destino e o itinerário dessas transferências, o tipo de resíduos transferidos e o tipo de tratamento a aplicar aos resíduos no seu destino.

[…]

3. Não são abrangidas pelo presente regulamento:

a) As descargas em terra de resíduos gerados pelo funcionamento normal dos navios e das plataformas *offshore*, incluindo águas residuais e produtos residuais, desde que esses resíduos se encontrem abrangidos pelas disposições da Convenção Internacional sobre a Prevenção da Poluição por Navios[, assinada em Londres, em 2 de novembro de 1973, conforme completada pelo Protocolo de 17 de fevereiro de 1978] (Marpol 73/78) ou por outros instrumentos internacionais vinculativos;

b) Os resíduos gerados a bordo de veículos, comboios, aeronaves e navios, até que tais resíduos sejam descarregados com vista a serem valorizados ou eliminados;

[…]»

16 O artigo 2.º do referido regulamento prevê:

«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

[…]

1. "Resíduos", os resíduos definidos na alínea a) do n.º 1 do artigo 1.º da Diretiva [2006/12];

2. "Resíduos perigosos", os resíduos definidos no n.º 4 do artigo 1.º da Diretiva 91/689/CEE do Conselho, de 12 de dezembro de 1991, relativa aos resíduos perigosos [(JO 1991, L 377, p. 20), conforme alterada pela Diretiva 94/31/CE de 27 de junho de 1994 (JO 1994, L 168, p. 28)];

[…]

8. "Gestão ambientalmente correta", todos os passos viáveis a seguir com vista a assegurar uma gestão dos resíduos de maneira a proteger a saúde humana e o ambiente contra os efeitos nocivos que possam advir desses resíduos;

[…]

34. "Transferência": o transporte de resíduos com vista à valorização ou à eliminação, que se efetue ou esteja previsto:
   a) Entre dois países; ou
   b) Entre um país e países e territórios ultramarinos ou outras áreas sob a proteção do primeiro; ou
   c) Entre um país e qualquer área que não faça parte de qualquer país ao abrigo do direito internacional; ou
   d) Entre um país e o Antártico; ou
   e) A partir de um país transitando por qualquer uma das áreas supramencionadas; ou
   f) No interior de um país, transitando por qualquer uma das áreas supramencionada e que tenha origem e se conclua no mesmo país; ou
   g) Numa área geográfica não sujeita à jurisdição de qualquer país, com destino a um país.

[…]»

17 O artigo 3.º, n.º 1, do mesmo regulamento, que figura no título II deste, intitulado «Transferências no interior da Comunidade com ou sem trânsito por países terceiros», dispõe:

«As transferências dos resíduos a seguir enumerados estão sujeitas ao procedimento prévio de notificação e consentimento escrito nos termos do presente título:

a) Quando destinadas a operações de eliminação:

   todos os resíduos;

b) Quando destinadas a operações de valorização:
   i) resíduos enumerados no anexo IV, que inclui resíduos constantes dos anexos II e VIII da Convenção de Basileia,

ii) resíduos enumerados no anexo IV-A,
iii) resíduos não classificados em qualquer rubrica própria nos anexos III, III-B, IV ou IV-A,
iv) misturas de resíduos não classificadas em qualquer rubrica própria nos anexos III, III-B, IV ou IV-A, exceto se enumeradas no anexo III-A.»

18 O capítulo 1 do título II do Regulamento n.º 1013/2006, que contém os artigos 4.º a 17.º, descreve o procedimento prévio de notificação e consentimento escrito.

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

19 O *Flaminia* é um porta-contentores pertencente à Conti que, no período em causa no processo principal, arvorava pavilhão alemão.

20 Em 14 de julho de 2012, durante uma viagem de Charleston (Estados Unidos) para Antuérpia (Bélgica), deflagrou um incêndio e ocorreram explosões a bordo deste navio, que transportava 4 808 contentores, dos quais 151 considerados «de matérias perigosas». Depois de o incêndio ter sido controlado, a Conti obteve, em 21 de agosto de 2012, autorização para rebocar o navio para as águas territoriais alemãs. Em conformidade com a carta do Havariekommando (Centro de Controlo em caso de Urgência Marítima, Alemanha), de 25 de agosto de 2012, foi imposta à Conti a obrigação de elaborar um plano para as operações subsequentes e de indicar os possíveis parceiros contratuais para a execução das medidas correspondentes.

21 Em 9 de setembro de 2012, o referido navio foi rebocado para Wilhelmshaven (Alemanha).

22 A Conti comprometeu-se perante as autoridades alemãs, nomeadamente, a garantir a transferência, de forma segura, do mesmo navio para um estaleiro de reparação em Mangalia (Roménia) e a garantir o tratamento adequado das substâncias que se encontravam a bordo do navio.

23 Por carta de 30 de novembro de 2012, o Niedersächsisches Umweltministerium (Ministério do Ambiente do *Land* da Baixa Saxónia, Alemanha) comunicou à Conti que o próprio navio, «e a água de extinção que se encontrava a bordo, bem como os lodos e a sucata, [deviam] ser considerados resíduos» e que, por conseguinte, a sua transferência estava sujeita a um procedimento prévio de notificação e consentimento escrito. Por carta de 3 de dezembro de 2012, a Conti contestou este entendimento.

24 Por Decisão de 4 de dezembro de 2012, o Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (Inspeção do Trabalho de Oldenburg, Alemanha) obrigou a Conti a dar início a esse procedimento devido à presença, a bordo do *Flaminia*, de sucata e de água de extinção contaminada com lodos e resíduos de carga. Além disso, a Conti foi proibida de retirar o navio do local antes da conclusão do referido procedimento e da apresentação, em língua alemã, de um plano de eliminação destes resíduos passível de ser controlado.

25 Em 21 de dezembro de 2012, a carga ainda intacta foi retirada do navio e foi atestada a navegabilidade do mesmo até uma altura de vaga de 6 metros.

26 Foi iniciado e concluído um procedimento prévio de notificação e consentimento escrito para a transferência da água de extinção para o porto de Odense (Dinamarca). As operações de bombagem da água de extinção tiveram início em 18 de fevereiro de 2013. Em 26 de fevereiro de 2013, quando foi possível prever a quantidade de lodo de extinção que não podia ser extraído, foram acionados os ulteriores trâmites desse procedimento com a Roménia.

27 A autorização de zarpar, pedida para 4 de março de 2013, foi emitida em 1 de março de 2013. Todavia, antes de o *Flaminia* poder deixar o porto, 30 contentores com resíduos tiveram de ser descarregados, operação que se prolongou até 7 de março de 2013. Após a conclusão do procedimento prévio de notificação e consentimento escrito acionado com as autoridades romenas, este navio que continha 24 000 toneladas de resíduos pôde iniciar a sua viagem em 15 de março de 2013.

28 Na sequência da ação intentada pela Conti no Landgericht München I (Tribunal Regional de Munique I, Alemanha) destinada à condenação do *Land* da Baixa Saxónia à reparação dos prejuízos resultantes em particular dos custos gerados pelos procedimentos de notificação que teve de suportar, este órgão jurisdicional apresentou um pedido de decisão prejudicial ao Tribunal de Justiça para determinar se resíduos imputáveis à avaria de um navio, na forma de sucata e de água de extinção contaminada com lodos e resíduos de carga, deviam ser qualificados de «resíduos gerados a bordo de veículos, comboios, aeronaves e navios», na aceção do artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento n.º 1013/2006.

29 No seu Acórdão de 16 de maio de 2019, Conti 11. Container Schiffahrt (C-689/17, a seguir «acórdão Conti 11», EU:C:2019:420), o Tribunal de Justiça decidiu que tais resíduos deviam ser considerados resíduos gerados a bordo de navios, na aceção desta disposição, que estão excluídos do âmbito de aplicação desse regulamento até que sejam descarregados com vista a serem valorizados ou eliminados.

30 Na sequência desse acórdão, o Landgericht München I (Tribunal Regional de Munique I) julgou parcialmente procedente o pedido de indemnização da Conti.

31 O *Land* da Baixa Saxónia recorreu desta decisão para o Oberlandesgericht München (Tribunal Regional Superior de Munique, Alemanha), que é o órgão jurisdicional de reenvio, e que tem dúvidas quanto à validade do artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento n.º 1013/2006 à luz do artigo 1.º, n.º 4, da Convenção de Basileia, uma vez que os resíduos perigosos que não derivem das operações normais de um navio, não tenham ainda sido descarregados e devam ser transferidos de um Estado-Membro para outro Estado-Membro são, ao abrigo desta disposição do Regulamento n.º 1013/2006, também excecionados da necessidade de sujeição ao procedimento prévio de notificação e consentimento escrito.

32 Considera que o artigo 1.º, n.º 4, da Convenção de Basileia exclui apenas do âmbito de aplicação desta convenção os resíduos, na aceção do seu anexo I, que são produzidos no âmbito das operações «normais» de um navio. Ora, os resíduos gerados a bordo de um navio na sequência da sua avaria em alto-mar não são imputáveis às operações «normais» desse navio.

33 Assim sendo, resulta do acórdão Conti 11 que o artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento n.º 1013/2006 prevê uma exceção ao procedimento prévio de notificação e consentimento escrito mais ampla do que a prevista pela Convenção de Basileia, uma vez que, nos termos desta disposição, resíduos perigosos que não derivem das operações normais de um navio, na aceção do

artigo 1.º, n.º 4, desta convenção, que não tenham ainda sido descarregados e que devam ser transferidos de um Estado-Membro para outro Estado-Membro não são abrangidos pelo âmbito de aplicação deste regulamento.

34 Ora, o órgão jurisdicional de reenvio recorda que a União Europeia é parte dessa mesma convenção e está, enquanto tal, vinculada pelas obrigações que dela decorrem.

35 Nestas condições, o Oberlandesgericht München (Tribunal Regional Superior de Munique) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) A exceção à obrigação de notificação prevista no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento [n.º 1013/2006], por violação das disposições da Convenção de Basileia […], é inválida, na medida em que tem por efeito excluir igualmente da obrigação de notificação os resíduos perigosos provenientes de uma avaria a bordo de um navio, os quais, segundo o Acórdão [Conti 11], devem ser considerados resíduos para efeitos desta exceção?

2) Em caso de resposta negativa à [primeira questão], deve interpretar-se restritivamente a exceção prevista no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento [n.º 1013/2006], à luz da Convenção de Basileia […], no sentido de que resíduos sob a forma de sucata e de água de extinção contaminada com lodo e resíduos de carga, como os que estão em causa no processo principal, provenientes de uma avaria ocorrida a bordo de um navio, não devem ser considerados resíduos gerados a bordo de navios na aceção desta disposição?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

Quanto à admissibilidade

36 Sem suscitar diretamente a inadmissibilidade da primeira questão, a Conti considera que a validade do artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento n.º 1013/2006 à luz do artigo 1.º, n.º 4, da Convenção de Basileia foi confirmada, pelo menos incidentalmente, pelo Tribunal de Justiça no acórdão Conti 11. Em particular, no n.º 30 desse acórdão, o Tribunal de Justiça fundamentou a sua decisão de não deferir o pedido do *Land* da Baixa Saxónia de reabertura da fase oral do processo na sequência da leitura das conclusões do advogado-geral no processo que deu origem ao referido acórdão com a inexistência de qualquer facto novo após o encerramento dessa fase oral, sugerindo assim que subscrevia as considerações, expostas nessas conclusões, relativas à validade do artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento n.º 1013/2006 à luz do artigo 1.º, n.º 4, da Convenção de Basileia.

37 A este respeito, importa recordar que, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, no âmbito da cooperação entre este último e os órgãos jurisdicionais nacionais instituída pelo artigo 267.º TFUE, é da competência exclusiva do juiz nacional, a quem foi submetido o litígio e que deve assumir a responsabilidade da decisão jurisdicional a proferir, apreciar, tendo em conta as especificidades do processo, tanto a necessidade de uma decisão prejudicial para poder proferir a sua decisão como a pertinência das questões que submete ao Tribunal de Justiça. Daqui se conclui que uma questão prejudicial relativa ao direito da União goza de uma presunção de pertinência. O Tribunal de Justiça só pode recusar pronunciar-se sobre uma questão prejudicial

submetida por um órgão jurisdicional nacional se for manifesto que a interpretação ou a apreciação da validade de uma regra do direito da União solicitada não tem nenhuma relação com a realidade ou com o objeto do litígio no processo principal, quando o problema for hipotético ou ainda quando o Tribunal de Justiça não dispuser dos elementos de facto e de direito necessários para dar uma resposta útil às questões que lhe são submetidas [v., neste sentido, Acórdão de 4 de outubro de 2024, Confédération paysanne (Melões e tomates do Sara Ocidental), C-399/22, EU:C:2024:839, n.os 60 e 61 e jurisprudência referida].

38 No caso em apreço, o órgão jurisdicional de reenvio fundamenta a necessidade de uma resposta à primeira questão com a circunstância de no acórdão Conti 11 não se ter decidido sobre a validade do artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento n.º 1013/2006 à luz do artigo 1.º, n.º 4, da Convenção de Basileia. Ora, uma resposta do Tribunal de Justiça a esta questão é determinante para a resolução do litígio no processo principal. Com efeito, visto que o pedido da Conti no litígio no processo principal visa a reparação dos danos sofridos devido à imposição, pelo *Land* da Baixa Saxónia, da observância do procedimento prévio de notificação e consentimento escrito, a questão da validade do artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento n.º 1013/2006, cuja aplicação à transferência dos resíduos em causa no processo principal a Conti invoca, é decisiva para a apreciação do mérito deste pedido.

39 Nestas condições, não há dúvida de que a questão submetida é pertinente para a solução do litígio no processo principal e que as condições de admissibilidade, recordadas no n.º 37 do presente acórdão, estão preenchidas.

40 Importa, de resto, salientar que, contrariamente ao que afirma a Conti, o acórdão Conti 11 não pode ser entendido no sentido de que o Tribunal de Justiça aí confirmou implicitamente a validade do artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento n.º 1013/2006 à luz do artigo 1.º, n.º 4, da Convenção de Basileia. Com efeito, no n.º 30 desse acórdão, o Tribunal de Justiça indicou expressamente que esta questão de validade não tinha sido submetida pelo órgão jurisdicional de reenvio, pelo que não lhe cabia responder-lhe.

41 Daqui decorre que a primeira questão é admissível.

Quanto ao mérito

42 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pede ao Tribunal de Justiça que examine, à luz do artigo 1.º, n.º 4, da Convenção de Basileia, a validade do artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento n.º 1013/2006, como interpretado pelo Tribunal de Justiça no acórdão Conti 11, nos termos do qual a exclusão do âmbito de aplicação deste regulamento que esta disposição prevê visa os resíduos gerados a bordo de um navio na sequência da sua avaria em alto-mar até que sejam descarregados com vista a serem valorizados ou eliminados.

43 Para dar uma resposta útil ao órgão jurisdicional de reenvio, há que analisar, em primeiro lugar, se essa exclusão do âmbito de aplicação do Regulamento n.º 1013/2006 é aplicável quando resíduos gerados a bordo desse navio na sequência dessa avaria ficaram no referido navio para serem transferidos, com o mesmo navio, com vista a serem valorizados ou eliminados, depois de uma parte desses resíduos ter sido descarregada com vista à sua valorização ou eliminação.

44 Por força do artigo 216.º, n.º 2, TFUE, quando são celebrados acordos internacionais pela União, as suas disposições são parte integrante da ordem jurídica da União, pelo que as instituições da União estão vinculadas por tais acordos. Assim, o Tribunal de Justiça é competente para

interpretar as disposições destes acordos que prevalecem sobre os atos do direito derivado da União, que devem ser interpretados, na medida do possível, em conformidade com esses acordos (v., neste sentido, Acórdão de 27 de fevereiro de 2024, EUIPO/The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, n.º 70 e jurisprudência referida).

45 Ora, no caso em apreço, através da Decisão 93/98, a Comunidade Económica Europeia tornou-se parte da Convenção de Basileia, pelo que esta convenção faz parte integrante da ordem jurídica da União desde 1994 (v., neste sentido, Acórdão de 28 de maio de 2020, Interseroh, C-654/18, EU:C:2020:398, n.º 44 e jurisprudência referida).

46 Como enuncia o considerando 3 do Regulamento n.º 1013/2006, ao proceder à aprovação do Regulamento n.º 259/93, que foi revogado e substituído pelo Regulamento n.º 1013/2006, o legislador da União estabeleceu regras para a limitação e controlo das transferências de resíduos, destinadas, nomeadamente, a harmonizar o atual sistema comunitário de fiscalização e controlo dos movimentos de resíduos com os requisitos da Convenção de Basileia. Decorre ainda do considerando 8 do Regulamento n.º 1013/2006 que o legislador da União também prosseguiu esse objetivo de conformidade do direito da União com a referida convenção quando da adoção deste regulamento.

47 Por conseguinte, importa determinar o alcance das disposições pertinentes da Convenção de Basileia. A este propósito, como prevê o artigo 31.º, n.º 1, da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, estas disposições devem ser interpretadas de boa-fé, de acordo com o sentido comum a atribuir aos termos da Convenção de Basileia no seu contexto e à luz dos respetivos objeto e fim.

48 O artigo 1.º da referida convenção, intitulado «Âmbito da Convenção», contém um n.º 1 que expõe o que se deve entender por «resíduos perigosos» na aceção dessa convenção.

49 Relativamente a estes resíduos, o artigo 4.º, n.º 2, da Convenção de Basileia prevê, primeiro, que as Partes na mesma adotam as medidas adequadas com vista a reduzir ao mínimo a produção de resíduos perigosos, tendo em conta os aspetos sociais, tecnológicos e económicos e promover uma gestão ambientalmente racional desses resíduos, qualquer que seja o local da sua eliminação [v., nomeadamente, alíneas a) e b)]. Segundo, nos termos desta disposição, essas Partes adotam as medidas adequadas para restringir o movimento transfronteiriço de resíduos perigosos exceto quando seja considerado conforme aos princípios de gestão eficiente e ambientalmente racional, e que seja conduzido de modo a proteger a saúde humana e o ambiente contra os efeitos nocivos que podem resultar desse mesmo movimento [v., nomeadamente, alínea d)]. Terceiro, nos termos da mesma disposição, as referidas Partes exigem que a informação sobre um movimento transfronteiriço de resíduos perigosos proposto seja fornecida aos respetivos Estados, para especificar claramente os efeitos para a saúde humana e para o ambiente desse movimento e que cooperem na disseminação de informação sobre o referido movimento, de modo a melhorar a correta gestão ambiental de tais resíduos e conseguir a prevenção do tráfego ilícito [v., nomeadamente, alíneas f) e h)].

50 Em particular, o artigo 6.º desta convenção descreve o procedimento prévio de notificação e consentimento escrito que se aplica a qualquer transferência de resíduos abrangida pelo âmbito de aplicação da referida convenção.

51 O artigo 1.º, n.º 4, da Convenção de Basileia prevê no entanto que são excluídos do seu âmbito e, por conseguinte, isentos do procedimento prévio de notificação e consentimento escrito previsto no artigo 6.º desta convenção, os resíduos que derivem das «operações normais» de um navio cuja descarga seja protegida por qualquer instrumento internacional.

52 A este respeito, importa salientar que, segundo o primeiro parágrafo do preâmbulo desta convenção, os resíduos perigosos e outros resíduos e o seu movimento transfronteiriço causam prejuízo à saúde humana e ao ambiente e que, segundo o quarto parágrafo deste preâmbulo, os Estados deveriam tomar as medidas necessárias para assegurar que a gestão de resíduos perigosos e outros resíduos, incluindo o movimento transfronteiriço, e a eliminação seja compatível com a proteção da saúde humana e do ambiente, qualquer que seja o seu local. A [nona] alínea do referido preâmbulo salienta, além disso, que o aperfeiçoamento do controlo do movimento transfronteiriço de resíduos perigosos e outros resíduos atuará como um incentivo para a gestão ambientalmente segura e racional e para a redução do volume do movimento transfronteiriço objeto desta convenção.

53 Logo, tendo o artigo 1.º, n.º 4, da Convenção de Basileia caráter de exceção à aplicação do procedimento prévio de notificação e consentimento escrito à transferência dos resíduos perigosos e outros resíduos, como previsto por esta convenção, esta disposição não pode ser interpretada de forma que ponha em causa a realização dos objetivos prosseguidos pela referida convenção, ou seja, a proteção da saúde humana e do ambiente.

54 No n.º 53 do acórdão Conti 11, ao qual se refere o órgão jurisdicional de reenvio, o Tribunal de Justiça decidiu que, ao abrigo do artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento n.º 1013/2006, os resíduos gerados a bordo de navios na sequência de uma avaria estão excluídos do âmbito de aplicação deste regulamento «até que [esses resíduos] sejam descarregados com vista a serem valorizados ou eliminados».

55 Ora, por um lado, importa sublinhar que, no n.º 48 desse acórdão o Tribunal de Justiça explicitou nomeadamente a razão que justifica a exclusão prevista nessa disposição no que respeita aos resíduos gerados a bordo de navios na sequência de uma avaria em alto-mar, ou seja, o caráter repentino e imprevisível da produção deste tipo de resíduos, que torna na prática impossível ou excessivamente difícil o conhecimento, em tempo útil, pelo responsável do navio em causa, das informações necessárias para efeitos de uma aplicação correta das regras desse regulamento relativas ao procedimento prévio de notificação e consentimento escrito, que se destinam a garantir uma fiscalização e um controlo eficaz da transferência dos referidos resíduos, na aceção desse mesmo regulamento.

56 Por outro lado, no n.º 42 do acórdão Conti 11, o Tribunal de Justiça explicou que, uma vez que a exclusão prevista no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do mesmo regulamento só é aplicável «até que sejam descarregados com vista a serem valorizados ou eliminados», esta disposição só se aplica enquanto os resíduos em causa não tiverem saído do navio para serem transferidos com vista a serem valorizados ou eliminados.

57 Não obstante, quando, como no litígio no processo principal, uma parte dos resíduos gerados na sequência da avaria de um navio em alto-mar é descarregada num porto seguro, sendo caso disso com vista a ser objeto de uma transferência ela própria sujeita a um procedimento prévio de notificação e consentimento escrito, coloca-se a questão de saber se a exclusão prevista no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento n.º 1013/2006 se mantém no que respeita à transferência consecutiva da parte dos resíduos que não foi descarregada desse navio.

58 A este respeito, importa recordar que, para interpretar uma disposição do direito da União, há que ter em conta não só os seus termos, como também o seu contexto e os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que faz parte [Acórdão de 4 de outubro de 2024, Lindenapotheke, C-21/23, EU:C:2024:846, n.º 52 e jurisprudência referida].

59 No atinente ao contexto em que se inscreve o artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento n.º 1013/2006, importa salientar que, nos termos do artigo 1.º, n.º 1, deste regulamento, este estabelece procedimentos e regimes de controlo aplicáveis à transferência de resíduos. Daqui decorre que o referido regulamento consagra um sistema no qual o procedimento prévio de notificação e consentimento escrito se aplica por princípio, segundo as modalidades previstas no capítulo 1 do título II do referido regulamento, a qualquer transferência de resíduos abrangida pelo seu âmbito de aplicação.

60 Por um lado, o conceito de «resíduos», na aceção do artigo 2.º, ponto 1, do mesmo regulamento, que inclui o conceito mais específico de «resíduos perigosos», como definido no artigo 2.º, ponto 2, do Regulamento n.º 1013/2006, remete para o artigo 1.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 2006/12, cuja redação foi retomada no artigo 3.º, ponto l, da Diretiva 2008/98. O artigo 1.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 2006/12, lido em conjugação com o anexo I desta diretiva, adota uma definição particularmente ampla do conceito de «resíduo», a saber, quaisquer substâncias ou objetos de que o detentor se desfaz ou tem a intenção ou a obrigação de se desfazer abrangidos por uma das categorias referidas nesse anexo. Por outro lado, o artigo 2.º, ponto 34, desse regulamento define o conceito de «transferência» como «o transporte de resíduos com vista à valorização ou à eliminação». Assim, estas definições demonstram a vontade do legislador da União de conferir um âmbito de aplicação muito amplo ao procedimento prévio de notificação e consentimento escrito que o Regulamento n.º 1013/2006 prevê.

61 Do mesmo modo, o artigo 1.º, n.º 3, alínea b), deste regulamento tem caráter de exceção ao princípio da aplicação mais ampla possível desse procedimento e deve, por conseguinte, ser objeto de uma interpretação restritiva.

62 Quanto aos objetivos prosseguidos pelo Regulamento n.º 1013/2006, há que recordar que o considerando 1 deste regulamento enuncia que o seu objetivo principal é a proteção do ambiente. Este objetivo resulta também do quarto parágrafo do preâmbulo da Convenção de Basileia, que enuncia que os Estados Partes deveriam tomar as medidas necessárias para assegurar que a gestão de resíduos perigosos e outros resíduos, incluindo o movimento transfronteiriço, e a eliminação seja compatível com a proteção da saúde humana e do ambiente, qualquer que seja o seu local.

63 Para este fim, o considerando 7 deste regulamento sublinha a importância de organizar e regulamentar a fiscalização e o controlo das transferências de resíduos de um modo que tome em consideração a necessidade de preservar, proteger e melhorar a qualidade do ambiente e da saúde humana. Do mesmo modo, o considerando 8 do referido regulamento, recordando o requisito definido na alínea d) do n.º 2 do artigo 4.º da Convenção de Basileia, salienta a importância de reduzir as transferências de resíduos perigosos ao mínimo consistente com uma gestão ambientalmente correta e eficiente destes resíduos.

64 Além disso, o considerando 14 do mesmo regulamento especifica que a obrigação de notificação e consentimento escrito prévio no caso de transferências de resíduos visa garantir uma otimização da fiscalização e controlo dos resíduos não constantes dos anexos III, III-A ou III-B do Regulamento n.º 1013/2006 destinados a operações de valorização. Como resulta, em substância,

do considerando 36 deste regulamento, a efetividade do controlo das transferências de resíduos perigosos implica uma cooperação internacional eficiente e um intercâmbio de informações, o que resulta também da décima primeira alínea do preâmbulo da Convenção de Basileia, assim como do seu artigo 10.º, n.º 1.

65 Ora, a realização destes objetivos impõe necessariamente que se considere que, quando uma parte dos resíduos gerados na sequência da avaria de um navio em alto-mar foi descarregada num porto seguro com vista à sua valorização ou eliminação, os outros resíduos imputáveis a essa avaria que ficam no navio, com vista à sua transferência, com o navio, para um outro porto de modo que sejam eliminados ou valorizados, já não beneficiam, relativamente a esta última transferência, da exceção que resulta da aplicação do artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento n.º 1013/2006.

66 Antes de mais, este regulamento institui, com vista ao cumprimento das obrigações decorrentes para a União da Convenção de Basileia, o procedimento prévio de notificação e consentimento escrito como elemento central da fiscalização e controlo das transferências de resíduos. Este procedimento permite registar os dados relativos à própria existência destes resíduos e à sua perigosidade, como resulta do artigo 4.º do referido regulamento, que impõe ao notificador que forneça informações relativas, nomeadamente, à quantidade, denominação, composição e destino dos resíduos. Como resulta do considerando 14 do mesmo regulamento, o referido procedimento permite, além disso, que as autoridades nacionais competentes se encontrem devidamente informadas das transferências de resíduos de modo que possam tomar todas as medidas necessárias para a proteção da saúde humana e do ambiente e também apresentar objeções fundamentadas relativamente a estas transferências. Ora, a manutenção do benefício da exceção que resulta da aplicação do artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento n.º 1013/2006 aos resíduos deixados no navio em causa, em circunstâncias em que o responsável do navio está razoavelmente posicionado para conhecer as informações necessárias a uma aplicação correta do procedimento prévio de notificação e consentimento escrito prevista por este regulamento, não só cria uma lacuna na fiscalização e controlo que impõe, como corre o risco de privar também este procedimento de qualquer efeito útil.

67 De facto, tendo em conta a responsabilidade particular dos produtores de resíduos, como recordada no considerando 18 do Regulamento n.º 1013/2006, uma vez que esse navio acostou num porto seguro para aí descarregar uma parte dos resíduos, pode considerar-se, de modo razoável, que o responsável do navio dispõe das informações necessárias para uma aplicação correta das regras previstas por este regulamento.

68 De resto, o objetivo que consiste em assegurar uma gestão racional dos resíduos e em reduzir as transferências ao mínimo consistente com uma gestão ambientalmente correta e eficiente dos mesmos, enunciado no considerando 8 deste regulamento que refere explicitamente o artigo 4.º, n.º 2, alínea d), da Convenção de Basileia seria comprometido se o responsável do navio em causa, a bordo do qual se geraram resíduos na sequência da sua avaria em alto-mar, dispusesse, após a descarga de uma parte destes resíduos num porto seguro, de uma margem de apreciação quanto ao início do procedimento prévio de notificação e consentimento escrito no que respeita à transferência consecutiva dos resíduos que ficaram nesse navio. Em particular, importa dar ao Regulamento n.º 1013/2006 uma interpretação que garanta que o referido responsável não possa ter em conta outras considerações que não as ligadas à proteção do ambiente e da saúde humana, procedendo a deslocações supérfluas de resíduos, incompatíveis com o objetivo de uma redução das transferências dos resíduos ao mínimo consistente com uma gestão ambientalmente correta e eficiente dos mesmos.

69 Em seguida, o Regulamento n.º 1013/2006 define com exatidão, nos seus artigos 4.º a 17.º, as condições em que o procedimento prévio de notificação e consentimento escrito deve ser iniciado e concluído. Tal quadro contribui para assegurar a segurança jurídica dos operadores ao permitir aos produtores e aos transportadores de resíduos objeto de uma transferência conhecerem o alcance das suas obrigações. O referido quadro permite também às autoridades nacionais competentes exercerem as suas prerrogativas de fiscalização e de controlo. Ora, a interpretação do artigo 1.º, n.º 3, alínea b), deste regulamento segundo a qual, quando uma parte dos resíduos gerados na sequência da avaria de um navio em alto-mar é descarregada num porto seguro com vista à sua valorização ou eliminação, a exceção que resulta da aplicação desta disposição deixa de se aplicar à transferência consecutiva dos resíduos deixados nesse navio, tem por consequência dissipar toda a incerteza quanto à necessidade de dar início ao referido procedimento no que respeita a esta transferência.

70 Por fim, a aplicação do procedimento prévio de notificação e consentimento escrito à transferência dos resíduos deixados no navio em causa contribui para a realização do objetivo de responsabilização dos produtores de resíduos na sua gestão ambientalmente correta, como é, em substância, recordado no considerando 18 do Regulamento n.º 1013/2006. Com efeito, tendo o responsável pelo navio descarregado uma parte dos resíduos deverá optar pela transferência dos resíduos deixados nesse navio que melhor corresponda às exigências de proteção do ambiente e da saúde humana, como impostas por este regulamento.

71 A interpretação refletida nos n.ºs 65 a 70 do presente acórdão impõe-se por maioria de razão quando, na sequência de um incêndio, resíduos se tenham fundido com o navio, tornando particularmente difícil ou mesmo impossível uma individualização estrita destes resíduos. Nesta situação, a aplicação do procedimento prévio de notificação e consentimento escrito ao próprio navio impõe ao responsável pelo mesmo que opte por uma transferência que permita o seu desmantelamento de uma forma segura e ambientalmente correta como prevê o considerando 35 desse regulamento.

72 Nestas condições, há que considerar que os resíduos gerados a bordo de um navio na sequência da sua avaria em alto-mar que, depois de uma parte destes resíduos ter sido descarregada num porto seguro com vista à sua valorização ou eliminação, ficaram nesse navio para serem transferidos, com o mesmo, com vista à sua valorização ou eliminação, não podem ser excluídos do âmbito de aplicação do Regulamento n.º 1013/2006, com base no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), deste regulamento.

73 Esta interpretação dessa disposição, no sentido de que a exceção aí prevista só se aplica até à descarga num porto seguro da totalidade ou parte dos resíduos gerados a bordo do navio na sequência de uma avaria em alto-mar, é conforme com o que prevê o artigo 1.º, n.º 4, da Convenção de Basileia, uma vez que não compromete o objetivo de proteção da saúde humana e do ambiente prosseguido por esta convenção.

74 Em segundo lugar, atendendo ao facto de o artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento n.º 1013/2006 poder ser interpretado de modo conforme com a Convenção de Basileia, não é necessário apreciar, por um lado, se a natureza e a sistemática desta convenção se opõem a que o Tribunal de Justiça possa proceder ao exame da validade de um ato jurídico da União à luz da referida convenção e, por outro, se as disposições da mesma convenção, invocadas para efeitos deste exame, se revelam incondicionais e suficientemente precisas, do ponto de vista do seu conteúdo [Acórdão de 21 de dezembro de 2011, Air Transport Association of America e o.,

C-366/10, EU:C:2011:864, n.os 53 e 54 e jurisprudência referida, e de 4 de outubro de 2024, Lituânia e o./Parlamento e Conselho (Pacote mobilidade), C-541/20 a C-555/20, EU:C:2024:818, n.º 1036].

75 No caso em apreço, resulta da decisão de reenvio que uma parte dos resíduos gerados a bordo do *Flaminia* na sequência da sua avaria em alto-mar, que não se contesta serem resíduos perigosos, na aceção do artigo 2.º, ponto 2, do Regulamento n.º 1013/2006, foi descarregada após a acostagem deste navio no porto de Wilhelmshaven. O órgão jurisdicional de reenvio indica que essa parte dos resíduos é constituída por água de extinção do incêndio que deflagrou no referido navio, que pôde ser bombeada para ser transferida para o porto de Odense com vista à sua valorização ou eliminação, e por uma parte do lodo.

76 Resulta também da decisão de reenvio que os outros resíduos provenientes deste incêndio que não puderam ser bombeados nem descarregados, no caso, nomeadamente, resíduos sob a forma de sucata, lodo e resíduos de carga, ficaram a bordo do *Flaminia* para serem transferidos, com o navio, para o porto de Mangalia, com vista à sua valorização ou eliminação.

77 Daqui decorre que os resíduos transferidos do porto de Wilhelmshaven para o porto de Mangalia estavam abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 1013/2006, pelo que esta transferência devia ser sujeita ao procedimento prévio de notificação e consentimento escrito previsto por este regulamento.

78 Assim, contrariamente às circunstâncias consideradas no n.º 48 do acórdão Conti 11, pode presumir-se que, na sequência da descarga de uma parte da massa global dos resíduos gerados no *Flaminia*, o responsável por este estava razoavelmente posicionado para dispor das informações relativas à quantidade e natureza dos resíduos que ficaram no navio, para organizar a gestão ambientalmente racional dos mesmos e assegurar que os seus movimentos sejam reduzidos ao mínimo consistente com esta gestão.

79 Tendo em conta todos estes fundamentos, há que responder à primeira questão que o artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento n.º 1013/2006 deve ser interpretado no sentido de que a exclusão do âmbito de aplicação deste regulamento que esta disposição prevê, visando os resíduos gerados a bordo de um navio na sequência da sua avaria em alto-mar até que sejam descarregados com vista a serem valorizados ou eliminados, já não se aplica aos resíduos deixados a bordo desse navio para serem transferidos, com o referido navio, com vista a serem valorizados ou eliminados, depois de uma parte destes resíduos ter sido descarregada num porto seguro com vista à sua valorização ou eliminação, sendo esta interpretação conforme com o artigo 1.º, n.º 4, da Convenção de Basileia.

Quanto à segunda questão

80 Os elementos de resposta à segunda questão decorrem da resposta dada à primeira questão.

Quanto às despesas

81 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Grande Secção) declara:

O artigo 1.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 1013/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de junho de 2006, relativo a transferências de resíduos, deve ser interpretado no sentido de que a exclusão do âmbito de aplicação deste regulamento que esta disposição prevê, visando os resíduos gerados a bordo de um navio na sequência da sua avaria em alto-mar até que sejam descarregados com vista a serem valorizados ou eliminados, já não se aplica aos resíduos deixados a bordo desse navio para serem transferidos, com o referido navio, com vista a serem valorizados ou eliminados, depois de uma parte destes resíduos ter sido descarregada num porto seguro com vista à sua valorização ou eliminação, sendo esta interpretação conforme com o artigo 1.º, n.º 4, da Convenção sobre o Controlo de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e Sua Eliminação, assinada em Basileia em 22 de março de 1989, aprovada, em nome da Comunidade Económica Europeia, pela Decisão 93/98/CEE do Conselho, de 1 de fevereiro de 1993.

Assinaturas