HOTĂRÂREA CURȚII (Marea Cameră)

21 ianuarie 2025*

„Trimitere preliminară – Mediu – Transfer de deșeuri – Directiva 2006/12/CE – Directiva 2008/98/CE – Noțiunea de «deșeuri» – Convenția de la Basel privind controlul transporturilor transfrontaliere de deșeuri periculoase și al eliminării acestora – Articolul 1 alineatul (4) – Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 – Deșeuri care fac obiectul procedurii prealabile de notificare și de acord preliminar scris – Transferuri de deșeuri în interiorul Uniunii Europene – Articolul 1 alineatul (3) litera (b) – Validitate – Interpretare în conformitate cu Convenția de la Basel – Deșeuri produse la bordul unei nave ca urmare a avarierii sale în marea liberă – Noțiunea de «descărcare a deșeurilor» – Descărcarea parțială a deșeurilor într-un port sigur”

În cauza C-188/23,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Oberlandesgericht München (Tribunalul Regional Superior din München, Germania), prin decizia din 14 martie 2023, primită de Curte la 23 martie 2023, în procedura

Land Niedersachsen

împotriva

Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia”,

CURTEA (Marea Cameră),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte, domnul F. Biltgen, doamna K. Jürimäe, domnii C. Lycourgos, I. Jarukaitis și doamna M. L. Arastey Sahún, domnii S. Rodin, A. Kumin, N. Jääskinen și D. Gratsias, președinți de cameră, domnul E. Regan și doamna I. Ziemele (raportoare) și domnul J. Passer, judecători,

avocat general: doamna T. Ćapeta,

grefier: doamna A. Juhász-Tóth, administratoare,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 27 februarie 2024,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru Land Niedersachsen, de H. Jacobj, R. van der Hout și S. Walter, Rechtsanwälte;

* Limba de procedură: germana.

– pentru Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia”, de J.-E. Pötschke și W. Steingröver, Rechtsanwälte;

– pentru guvernul francez, de B. Fodda, B. Herbaut și M. Raux, în calitate de agenți;

– pentru Parlamentul European, de G. C. Bartram și W. D. Kuzmienko, în calitate de agenți;

– pentru Consiliul Uniunii Europene, de T. Haas și A. Maceroni, în calitate de agenți;

– pentru Comisia Europeană, de M. Escobar Gomez, M. Bruti Liberati, L. Haasbeek și M. Noll-Ehlers, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatei generale în ședința din 16 mai 2024,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește validitatea și interpretarea articolului 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 iunie 2006 privind transferurile de deșeuri (JO 2006, L 190, p. 1, Ediție specială, 15/vol. 16, p. 172).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Land Niedersachsen (Landul Saxonia Inferioară, Germania), pe de o parte, și Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia” (denumită în continuare „Conti”), pe de altă parte, în legătură cu repararea prejudiciului pe care aceasta din urmă susține că l-a suferit ca urmare a obligației, impusă de Landul Saxonia Inferioară, de a pune în aplicare o procedură de notificare prealabilă și de acord preliminar scris referitoare la transportul de deșeuri aflate la bordul navei MSC Flaminia (denumită în continuare „Flaminia”) ca urmare a avarierii sale survenite în marea liberă.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

Convenția de la Viena cu privire la dreptul tratatelor

3 Articolul 31 din Convenția de la Viena cu privire la dreptul tratatelor din 23 mai 1969 (Recueil des traités des Nations unies, vol. 1155, p. 331), intitulat „Regulă generală de interpretare”, prevede:

„1. Un tratat trebuie să fie interpretat cu bună-credință potrivit sensului obișnuit ce urmează a fi atribuit termenilor tratatului în contextul lor și în lumina obiectului și scopului său.

2. În vederea interpretării unui tratat, contextul cuprinde, în afară de text, preambul și anexe:

a) orice acord în legătură cu tratatul și care a intervenit între părți cu prilejul încheierii tratatului;

b) orice instrument stabilit de către una sau mai multe părți cu prilejul încheierii tratatului și acceptat de celelalte părți ca instrument având legătură cu tratatul.

[…]”

Convenția de la Basel

4 Preambulul Convenției privind controlul transporturilor transfrontaliere de deșeuri periculoase și al eliminării acestora, semnată la Basel la 22 martie 1989, aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 93/98/CEE a Consiliului din 1 februarie 1993 (JO 1993, L 39, p. 1, Ediție specială, 11/vol. 7, p. 212), în versiunea aplicabilă litigiului principal (denumită în continuare „Convenția de la Basel”), prevede la primul, al treilea-al cincilea, al zecelea, al unsprezecelea și al cincisprezecelea paragraf:

„[Părțile la convenție sunt] conștiente de daunele pe care le pot provoca deșeurile periculoase și alte deșeuri, precum și transportul transfrontalier al acestora asupra sănătății umane și a mediului,

[…]

[…] modalitatea cea mai eficientă de a proteja sănătatea umană și mediul de pericolele reprezentate de aceste deșeuri constă în reducerea la minimum a producerii lor din punctul de vedere al cantității și/sau al pericolului potențial,

[…] statele membre trebuie să adopte măsurile necesare pentru ca gestionarea deșeurilor periculoase și a altor deșeuri, inclusiv transportul transfrontalier al acestora și eliminarea lor, să fie compatibilă cu protecția sănătății umane și a mediului, oricare ar fi locul în care sunt ele distruse,

[…] statele membre trebuie să se asigure că producătorul se achită de obligațiile referitoare la transportul și eliminarea deșeurilor periculoase și a altor deșeuri într-un mod compatibil cu protecția mediului, oricare ar fi locul în care sunt ele distruse,

[…]

[…] un control mai eficient al transporturilor transfrontaliere de deșeuri periculoase și alte deșeuri va încuraja o gestionare ecologică rațională a acestora și o reducere corespunzătoare a volumului transporturilor transfrontaliere,

[…] statele membre trebuie să adopte măsurile necesare pentru a asigura un schimb adecvat de informații și un control efectiv al transporturilor transfrontaliere de deșeuri periculoase și alte deșeuri provenind și având ca destinație aceste state,

[…]

[…] statele membre trebuie să se achite de obligațiile internaționale privind protecția sănătății umane, precum și protecția și salvgardarea mediului, în conformitate cu dreptul internațional”.

5 Articolul 1 din această convenție, intitulat „Domeniul de aplicare al convenției”, prevede:

„(1) Deșeurile enumerate în continuare, care fac obiectul unor transporturi transfrontaliere, sunt considerate «deșeuri periculoase», în sensul prezentei convenții:

(a) deșeurile care aparțin unei categorii care figurează în anexa I, cu excepția cazului în care nu prezintă nici o caracteristică indicată în anexa III;

(b) deșeurile pentru care nu se aplică dispozițiile prevăzute la litera (a), dar care sunt definite sau considerate periculoase de către legislația internă a părții exportatoare, importatoare sau de tranzit.

(2) Deșeurile care aparțin uneia dintre categoriile care figurează în anexa II și fac obiectul unor transporturi transfrontaliere sunt considerate «alte deșeuri» în sensul prezentei convenții.

[…]

(4) Deșeurile care provin din exploatarea normală a vaselor și a căror deversare face obiectul unui alt instrument internațional nu fac parte din domeniul de aplicare al prezentei convenții.”

6 Articolul 4 din Convenția de la Basel, intitulat „Obligații generale”, prevede:

„[…]

(2) Fiecare parte adoptă dispoziții proprii pentru:

(a) a lua măsurile necesare astfel încât producția de deșeuri periculoase sau alte deșeuri din interiorul statului să se reducă la minimum, având în vedere considerente de ordin social, tehnic și economic;

(b) a asigura amplasarea instalațiilor adecvate pentru eliminare, care trebuie, pe cât posibil, să fie situate în interiorul statului, în vederea unei gestionări raționale din punct de vedere ecologic a deșeurilor periculoase sau a altor deșeuri, indiferent de locul unde sunt eliminate;

[…]

(d) a reduce transporturile transfrontaliere de deșeuri periculoase sau alte deșeuri la un minimum compatibil cu o gestionare eficientă și rațională din punct de vedere ecologic a deșeurilor respective și acestea să fie efectuate în așa fel încât să protejeze sănătatea umană și mediul împotriva efectelor nocive ale acestora;

[…]

(f) a impune ca informațiile referitoare la efectuarea de transporturi transfrontaliere de deșeuri periculoase sau alte deșeuri să fie comunicate statelor implicate, în conformitate cu anexa V.A, pentru ca ele să poată evalua consecințele transporturilor respective pentru sănătatea umană și mediu;

[…]

(h) a coopera cu alte părți și cu alte organizații interesate, direct sau prin intermediul secretariatului, în activități privind, în special, difuzarea de informații referitoare la transporturile transfrontaliere de deșeuri periculoase sau alte deșeuri, pentru a optimiza gestionarea rațională din punct de vedere ecologic a deșeurilor menționate și a împiedica traficul ilegal;

[…]”

7 Articolul 6 din această convenție, intitulat „Transporturi transfrontaliere între părți”, prevede:

„(1) Statul exportator informează în scris, prin intermediul autorității competente a statului exportator, autoritatea competentă din statele implicate în orice transport transfrontalier de deșeuri periculoase sau alte deșeuri care urmează a fi realizat sau impune producătorului sau exportatorului să facă acest lucru. Aceste notificări trebuie să conțină declarațiile și informațiile menționate în anexa V.A, elaborate într-o limbă acceptată de statul importator. O singură notificare este trimisă fiecărui stat implicat.

(2) Statul importator trebuie să confirme în scris primirea notificării de la exportator și să accepte transportul cu sau fără rezerve, să refuze autorizarea începerii transportului sau să solicite informații suplimentare. O copie a răspunsului definitiv al statului importator se trimite autorităților competente din statele respective în calitatea lor de părți.

(3) Statul exportator nu autorizează producătorul sau exportatorul să înceapă transportul transfrontalier înainte de a fi primit confirmarea scrisă a faptului că:

(a) autorul notificării a primit acordul scris al statului importator;

(b) autorul notificării a primit din partea statului importator confirmarea existenței unui contract încheiat între exportator și eliminator prin care se impune gestionarea rațională din punct de vedere ecologic a deșeurilor respective.

[…]”

8 Articolul 10 alineatul (1) din convenția menționată are următorul cuprins:

„Părțile cooperează între ele în scopul perfecționării și al asigurării unei gestionări raționale din punct de vedere ecologic a deșeurilor periculoase și a altor deșeuri.”

9 Anexa I la aceeași convenție conține o listă a categoriilor de deșeuri supuse controlului prevăzut de convenția menționată.

10 Anexa II la Convenția de la Basel precizează categoriile de deșeuri care necesită o examinare specială.

11 Anexa VIII la această convenție stabilește o listă a deșeurilor considerate periculoase în temeiul articolului 1 alineatul (1) litera (a) din convenția menționată.

Dreptul Uniunii

Directiva 2006/12/CE

12 Articolul 1 din Directiva 2006/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 aprilie 2006 privind deșeurile (JO 2006, L 114, p. 9, Ediție specială, 15/vol. 16, p. 45) prevedea la alineatul (1) litera (a):

„În sensul prezentei directive:

(a) «deșeu» înseamnă: orice substanță sau obiect inclus în categoriile prevăzute de anexa I pe care titularul le elimină ori intenționează sau are obligația să le elimine;

[…]”

13 Directiva 2006/12 a fost abrogată prin Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive (JO 2008, L 312, p. 3). Articolul 1 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2006/12 este reluat în esență la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2008/98.

Regulamentul nr. 1013/2006

14 Considerentele (1), (3), (7), (8), (14), (18), (35) și (36) ale Regulamentului nr. 1013/2006 au următorul cuprins:

„(1) Obiectivul și componenta principală și predominantă a prezentului regulament reprezintă protecția mediului, efectele acestuia asupra comerțului internațional fiind doar accesorii.

[…]

(3) Decizia [93/98] […] se referea la încheierea, în numele Comunității, a Convenției de la Basel […] la care Comunitatea este parte din 1994. Prin adoptarea Regulamentului (CEE) nr. 259/93 [al Consiliului din 1 februarie 1993 privind supravegherea și controlul transporturilor de deșeuri în interiorul, la intrarea și ieșirea din Comunitatea Europeană (JO 1993, L 30, p. 1, Ediție specială 15/vol. 2, p. 161)], Consiliul [Uniunii Europene] a stabilit norme de reducere și control al transporturilor menționate anterior elaborate, *inter alia*, astfel încât sistemul comunitar existent pentru supravegherea și controlul circulației deșeurilor să îndeplinească cerințele Convenției de la Basel.

[…]

(7) Este important să se organizeze și să se reglementeze supravegherea și controlul transferurilor de deșeuri astfel încât să se țină seama de necesitatea de a conserva, proteja și îmbunătăți calitatea mediului și a sănătății oamenilor și să se promoveze o aplicare mai uniformă a regulamentului în cauză în Comunitate.

(8) De asemenea, este important să se țină seama de cerința prevăzută la articolul 4 alineatul (2) litera (d) din Convenția de la Basel conform căreia transferurile de deșeuri periculoase trebuie reduse la minimum, în conformitate cu gestionarea ecologică rațională și eficientă a deșeurilor respective.

[…]

(14) În cazul transferurilor de deșeuri destinate operațiunilor de eliminare și al deșeurilor care nu sunt menționate la anexele III, IIIA sau IIIB destinate operațiunilor de recuperare, este necesar să se asigure o supraveghere și un control optim prin solicitarea unui acord preliminar scris pentru astfel de transferuri. Procedura în cauză ar trebui să cuprindă, la rândul ei, o notificare prealabilă, care să permită autorităților competente să fie informate în mod corespunzător, astfel încât să poată adopta toate măsurile necesare pentru protecția sănătății oamenilor și a mediului. De asemenea, aceasta trebuie să permită autorităților respective să formuleze obiecții justificate cu privire la un astfel de transfer.

[…]

(18) Având în vedere responsabilitatea producătorilor de deșeuri în ceea ce privește gestionarea ecologică a deșeurilor, documentele de notificare și de circulație pentru transferurile de deșeuri ar trebui să fie completate, după caz, de către producătorii de deșeuri.

[…]

(35) Este necesar să se asigure gestionarea ecologică sigură și rațională a dezmembrării navelor pentru a proteja sănătatea oamenilor și mediul. […]

(36) O cooperare internațională eficientă privind controlul transferurilor de deșeuri contribuie la asigurarea controlului transferurilor de deșeuri periculoase. Ar trebui să se promoveze schimbul de informații, răspunderea comună și eforturile de cooperare între Comunitate și statele sale membre, pe de o parte, și țările terțe, pe de altă parte, pentru a garanta gestionarea rațională a deșeurilor.”

15 Articolul 1 din acest regulament prevede:

„(1) Prezentul regulament stabilește proceduri și regimuri de control pentru transferul de deșeuri, în funcție de originea, destinația și ruta transferului, de tipul de deșeu transferat și de tipul de tratament care se aplică deșeului la destinație.

[…]

(3) Sunt excluse din domeniul de aplicare a prezentului regulament:

(a) descărcarea pe țărm a deșeurilor, inclusiv apa uzată și reziduurile, produse de funcționarea normală a navelor și platformelor maritime, cu condiția ca deșeurile respective să îndeplinească cerințele [Convenției internaționale pentru prevenirea poluării de către nave], [semnată la Londra la 2 noiembrie 1973, astfel cum a fost completată prin protocolul din 17 februarie 1978] (Marpol 73/78) sau ale altor instrumente internaționale obligatorii;

(b) deșeurile produse la bordul vehiculelor, trenurilor, avioanelor și navelor, până în momentul în care deșeurile respective sunt descărcate pentru a fi recuperate sau eliminate;

[…]”

16 Articolul 2 din regulamentul menționat prevede:

„În sensul prezentului regulament:

[…]

1. «deșeu» are sensul prevăzut la articolul 1 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2006/12/CE;

2. «deșeuri periculoase» are sensul prevăzut la articolul 1 alineatul (4) din Directiva 91/689/CEE a Consiliului din 12 decembrie 1991 privind deșeurile periculoase [JO 1991, L 377, p. 20, Ediție specială 15/vol. 2, p. 91, astfel cum a fost modificată prin Directiva 94/31/CE din 27 iunie 1994 (JO 1994, L 168, p. 28, Ediție specială 15/vol. 3, p. 76)];

[…]

8. «gestionare ecologică rațională» înseamnă adoptarea tuturor măsurilor practice prin care se asigură că deșeurile sunt gestionate astfel încât să se protejeze sănătatea oamenilor și mediul împotriva efectelor negative care pot fi cauzate de deșeurile respective;

[…]

34. «transfer» înseamnă transportul de deșeuri destinate recuperării sau eliminării, planificat sau care se desfășoară:
   (a) între o țară și altă țară sau
   (b) între o țară și țări și teritorii de peste mări sau alte zone, aflate sub protecția țării respective sau
   (c) între o țară și orice zonă terestră care nu aparține nici unei țări, în conformitate cu dreptul internațional sau
   (d) între o țară și Antarctica sau
   (e) dintr-o țară prin oricare dintre zonele menționate anterior sau
   (f) în interiorul unei țări prin oricare dintre zonele menționate anterior și care începe și se încheie în aceeași țară sau
   (g) dintr-o zonă geografică care nu este sub jurisdicția niciunei țări, într-o altă țară;

[…]”

17 Articolul 3 alineatul (1) din același regulament, care figurează în titlul II din acesta, intitulat „Transferuri în interiorul Comunității cu sau fără tranzit prin țări terțe”, prevede:

„În conformitate cu dispozițiile prezentului titlu, transferurile următoarelor deșeuri fac obiectul procedurii de notificare și a acordului preliminar scris:

(a) în cazul în care sunt destinate operațiunilor de eliminare:

toate deșeurile;

(b) în cazul în care sunt destinate operațiunilor de recuperare:
   (i) deșeurile enumerate la anexa IV, care include, *inter alia*, deșeurile enumerate la anexele II și VIII la Convenția de la Basel;
   (ii) deșeurile enumerate la anexa IVA;
   (iii) deșeurile neclasificate la o rubrică unică în una dintre anexele III, IIIB, IV sau IVA;
   (iv) amestecurile de deșeuri neclasificate la o rubrică unică în una dintre anexele III, IIIB, IV sau IVA, cu excepția cazului în care sunt enumerate la anexa IIIA."

18 Capitolul 1 din titlul II din Regulamentul nr. 1013/2006, care cuprinde articolele 4-17, descrie procedura de notificare prealabilă și de acord preliminar scris.

Litigiul principal și întrebările preliminare

19 Flaminia este un portcontainer aparținând societății Conti, care arbora pavilionul german în perioada în discuție în litigiul principal.

20 La 14 iulie 2012, pe parcursul unei călătorii din Charleston (Statele Unite) către Anvers (Belgia), în timp ce transporta 4 808 containere, dintre care 151 denumite „de substanțe periculoase", la bordul navei s-a declanșat un incendiu și au avut loc explozii. După ce incendiul a fost stins, Conti a obținut, la 21 august 2012, o autorizație de remorcare a acestei nave în apele teritoriale germane. Potrivit scrisorii din 25 august 2012 a Havariekommando (Centrul de comandă pentru situații maritime de urgență, Germania), Conti a fost obligată să întocmească un plan pentru continuarea operațiunilor și să desemneze eventuali parteneri contractuali în vederea executării măsurilor corespunzătoare.

21 La 9 septembrie 2012, nava menționată a fost remorcată la Wilhelmshaven (Germania).

22 Conti și-a asumat față de autoritățile germane printre altele obligația de a asigura transferul în condiții de siguranță a navei către un șantier de reparații situat în Mangalia (România) și de a garanta tratarea adecvată a substanțelor aflate la bordul acesteia.

23 Prin scrisoarea din 30 noiembrie 2012, Niedersächsisches Umweltministerium (Ministerul Mediului din Landul Saxonia Inferioară, Germania) a informat Conti că nava însăși, „precum și apa folosită pentru stingerea incendiului care se afla la bord și de asemenea nămolul și fragmentele metalice [trebuiau] calificate drept deșeuri" și că, în consecință, transferul lor era supus unei proceduri de notificare prealabilă și de acord preliminar scris. Prin scrisoarea din 3 decembrie 2012, Conti a contestat această apreciere.

24 Prin decizia din 4 decembrie 2012, Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (Inspecția Muncii din Oldenburg, Germania) a obligat Conti să pună în aplicare o astfel de procedură ca urmare a prezenței, la bordul navei Flaminia, a unor fragmente metalice și a apei folosite pentru stingerea incendiului amestecate cu nămol și cu reziduuri de încărcătură. În plus, societății Conti i s-a interzis să deplaseze nava înainte de încheierea procedurii respective și de prezentarea, în limba germană, a unui plan de eliminare a acestor deșeuri care să poată fi verificat.

25 La 21 decembrie 2012, încărcătura intactă a fost descărcată și navigabilitatea navei menționate a fost confirmată pentru valuri cu o înălțime de 6 metri.

26 A fost inițiată și încheiată o procedură de notificare prealabilă și de acord preliminar scris pentru transferul apei de stingere a incendiilor către portul Odense (Danemarca). Operațiunile de pompare a apei de stingere a incendiilor au început la 18 februarie 2013. Odată ce a fost posibil să se aprecieze cantitatea de nămol de stingere care nu putea fi pompată, la 26 februarie 2013 a fost inițiată continuarea acestei proceduri cu autoritățile române.

27 Permisul de plecare solicitat pentru data de 4 martie 2013 a fost eliberat la 1 martie 2013. Cu toate acestea, înainte ca Flaminia să poată părăsi portul, au trebuit să fie descărcate 30 de containere cu deșeuri, această operațiune fiind prelungită până la 7 martie 2013. După încheierea procedurii de notificare prealabilă și de acord preliminar scris inițiată cu autoritățile române, această navă care conținea 24 000 de tone de deșeuri a putut să își înceapă deplasarea la 15 martie 2013.

28 În urma acțiunii formulate de Conti în fața Landgericht München I (Tribunalul Regional din München I, Germania) având ca obiect obligarea Landului Saxonia Inferioară la repararea prejudiciilor rezultate în special din costurile generate de procedurile de notificare pe care a trebuit să le suporte, această instanță a introdus la Curte o cerere de decizie preliminară prin care urmărea să se stabilească dacă reziduuri imputabile avariei unei nave, sub formă de fragmente metalice și de apă folosită pentru stingerea incendiului amestecată cu nămol și cu reziduuri de încărcătură, reprezintă „deșeuri produse la bordul vehiculelor, trenurilor, avioanelor și navelor” în sensul articolului 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul nr. 1013/2006.

29 În Hotărârea din 16 mai 2019, Conti 11. Container Schiffahrt (C-689/17, denumită în continuare „Hotărârea Conti 11”, EU:C:2019:420), Curtea a declarat că astfel de reziduuri trebuiau considerate deșeuri produse la bordul navelor, în sensul acestei dispoziții, care sunt excluse din domeniul de aplicare al acestui regulament până când sunt descărcate pentru recuperare sau eliminare.

30 În urma acestei hotărâri, Landgericht München I (Tribunalul Regional din München I) a admis în parte cererea de despăgubire formulată de Conti.

31 Landul Saxonia Inferioară a declarat apel împotriva acestei decizii la Oberlandesgericht München (Tribunalul Regional Superior din München, Germania), care este instanța de trimitere, ce exprimă îndoieli cu privire la validitatea articolului 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul nr. 1013/2006 în raport cu articolul 1 alineatul (4) din Convenția de la Basel, în măsura în care deșeurile periculoase care nu sunt produse în cadrul exploatării normale a unei nave, care nu au fost încă descărcate și care trebuie să fie transferate dintr-un stat membru către un alt stat membru, sunt de asemenea excluse, în temeiul dispoziției menționate din Regulamentul nr. 1013/2006, de la necesitatea de a fi supuse unei proceduri de notificare prealabilă și de acord preliminar scris.

32 Aceasta apreciază că articolul 1 alineatul (4) din Convenția de la Basel exclude din domeniul de aplicare al acestei convenții numai deșeurile, în sensul anexei I la aceasta, care sunt produse în cadrul exploatării „normale” a unei nave. Or, deșeurile produse la bordul unei nave ca urmare a avarierii sale în marea liberă nu ar fi imputabile exploatării „normale” a acestei nave.

33 În aceste condiții, din Hotărârea Conti 11 ar rezulta că articolul 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul nr. 1013/2006 prevede o derogare de la procedura de notificare prealabilă și de acord preliminar scris mai extinsă decât cea prevăzută de Convenția de la Basel, întrucât, în temeiul acestei dispoziții, deșeurile care nu rezultă din exploatarea „normală” a unei nave, în

sensul articolului 1 alineatul (4) din această convenție, care nu au fost încă descărcate și care trebuie transferate dintr-un stat membru în alt stat membru nu ar intra în domeniul de aplicare al acestui regulament.

34 Or, instanța de trimitere amintește că Uniunea Europeană este parte la aceeași convenție și că este, ca atare, ținută de obligațiile care decurg din aceasta.

35 În aceste condiții, Oberlandesgericht München (Tribunalul Regional Superior din München) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Derogarea de la obligația de notificare prevăzută la articolul 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul [nr. 1013/2006] este nevalidă ca urmare a încălcării dispozițiilor Convenției de la Basel […] în măsura în care derogarea exclude de la obligația de notificare și deșeurile periculoase rezultate dintr-o avarie survenită la bordul unei nave și care, potrivit hotărârii [Conti 11], trebuie considerate deșeuri în sensul acestei dispoziții derogatorii?

2) În cazul unui răspuns negativ la [prima întrebare], excepția prevăzută la articolul 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul [nr. 1013/2006], având în vedere Convenția de la Basel […], trebuie interpretată în mod restrictiv în sensul că reziduurile sub formă de fragmente metalice și de apă folosită pentru stingerea incendiului, amestecate cu nămol și cu reziduuri de încărcătură, precum cele în discuție în litigiul principal, care sunt imputabile unei avarii survenite la bordul navelor, nu trebuie considerate deșeuri produse la bordul navelor, în sensul acestei dispoziții?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

Cu privire la admisibilitate

36 Fără a invoca în mod direct inadmisibilitatea primei întrebări, Conti consideră că validitatea articolului 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul nr. 1013/2006 în raport cu articolul 1 alineatul (4) din Convenția de la Basel a fost confirmată, cel puțin în mod incidental, de Curte în Hotărârea Conti 11. În special, la punctul 30 din această hotărâre, Curtea și-ar fi motivat decizia de a nu admite cererea Landului Saxonia Inferioară de a redeschide faza orală a procedurii în urma prezentării concluziilor domnului avocat general în cauza în care s-a pronunțat hotărârea menționată prin lipsa unui fapt nou intervenit după închiderea acestei faze orale, sugerând astfel că subscria la considerațiile, expuse în aceste concluzii, referitoare la validitatea articolului 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul nr. 1013/2006 în raport cu articolul 1 alineatul (4) din Convenția de la Basel.

37 În această privință, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, în cadrul cooperării dintre aceasta din urmă și instanțele naționale instituite prin articolul 267 TFUE, numai instanța națională care este sesizată cu soluționarea litigiului și care trebuie să își asume răspunderea pentru decizia ce urmează a fi pronunțată are competența să aprecieze, luând în considerare particularitățile cauzei, atât necesitatea unei decizii preliminare pentru a fi în măsură să pronunțe propria hotărâre, cât și pertinența întrebărilor pe care le adresează Curții. Rezultă că o întrebare preliminară care privește dreptul Uniunii beneficiază de o prezumție de pertinență.

Curtea poate refuza să se pronunțe asupra unei întrebări preliminare adresate de o instanță națională numai dacă este evident că interpretarea ori aprecierea validității unei norme a dreptului Uniunii solicitată nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal, atunci când problema este de natură ipotetică sau atunci când Curtea nu dispune de elementele de fapt și de drept necesare pentru a răspunde în mod util la întrebările care i-au fost adresate [a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 octombrie 2024, Confédération paysanne (Pepeni și tomate originare de pe teritoriul Saharei Occidentale), C-399/22, EU:C:2024:839, punctele 60 și 61, precum și jurisprudența citată].

38 În speță, instanța de trimitere motivează necesitatea unui răspuns la prima întrebare prin împrejurarea că în Hotărârea Conti 11 nu s-a statuat cu privire la validitatea articolului 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul nr. 1013/2006 în raport cu articolul 1 alineatul (4) din Convenția de la Basel. Or, un răspuns al Curții la această întrebare ar fi determinant pentru soluționarea litigiului principal. Astfel, în măsura în care cererea formulată de Conti în litigiul principal vizează repararea prejudiciilor suferite ca urmare a impunerii de către Landul Saxonia Inferioară a respectării procedurii de notificare prealabilă și de acord preliminar scris, problema validității articolului 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul nr. 1013/2006, a cărui aplicare este invocată de Conti în cazul transferului deșeurilor în discuție în litigiul principal, ar fi decisivă pentru pronunțarea cu privire la temeinicia acestei cereri.

39 În astfel de condiții, nu există nicio îndoială că întrebarea adresată este pertinentă pentru soluționarea litigiului principal și că sunt îndeplinite condițiile de admisibilitate amintite la punctul 37 din prezenta hotărâre.

40 De altfel, trebuie arătat că, contrar celor susținute de Conti, Hotărârea Conti 11 nu poate fi înțeleasă în sensul că Curtea ar fi confirmat în mod implicit validitatea articolului 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul nr. 1013/2006 în raport cu articolul 1 alineatul (4) din Convenția de la Basel. Astfel, la punctul 30 din respectiva hotărâre, Curtea a arătat în mod expres că această problemă de validitate nu fusese adresată de instanța de trimitere, astfel încât nu îi revenea sarcina de a răspunde la aceasta.

41 Rezultă că prima întrebare este admisibilă.

Cu privire la fond

42 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită Curții să examineze, în raport cu articolul 1 alineatul (4) din Convenția de la Basel, validitatea articolului 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul nr. 1013/2006, astfel cum a fost interpretat de Curte în Hotărârea Conti 11, în temeiul căruia excluderea din domeniul de aplicare al acestui regulament pe care o prevede dispoziția menționată vizează deșeurile produse la bordul unei nave ca urmare a avarierii sale survenite în marea liberă până când sunt descărcate pentru a fi recuperate sau eliminate.

43 Pentru a da un răspuns util instanței de trimitere, trebuie să se examineze, în primul rând, dacă această excludere din domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 1013/2006 este aplicabilă atunci când deșeurile produse la bordul acestei nave ca urmare a unei astfel de avarii au rămas pe nava respectivă cu scopul de a fi transferate, împreună cu aceeași navă, pentru recuperare sau eliminare, după ce o parte din aceste deșeuri a fost descărcată pentru recuperare sau eliminare.

44 În temeiul articolului 216 alineatul (2) TFUE, atunci când Uniunea încheie acorduri internaționale, dispozițiile acestora fac parte integrantă din ordinea juridică a Uniunii, astfel încât aceste acorduri sunt obligatorii pentru instituțiile Uniunii. Astfel, Curtea este competentă să interpreteze dispozițiile acestor acorduri care primează față de actele de drept derivat al Uniunii, care trebuie interpretate, în măsura posibilului, în conformitate cu aceste acorduri (a se vedea în acest sens Hotărârea din 27 februarie 2024, EUIPO/The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, punctul 70 și jurisprudența citată).

45 Or, în speță, prin Decizia 93/98, Comunitatea Economică Europeană a devenit parte la Convenția de la Basel, astfel încât această convenție face parte integrantă din ordinea juridică a Uniunii din anul 1994 (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 mai 2020, Interseroh, C-654/18, EU:C:2020:398, punctul 44 și jurisprudența citată).

46 După cum se arată în considerentul (3) al Regulamentului nr. 1013/2006, prin adoptarea Regulamentului nr. 259/93, care a fost abrogat și înlocuit prin Regulamentul nr. 1013/2006, legiuitorul a stabilit norme de reducere și control al transferurilor de deșeuri, elaborate, *inter alia*, astfel încât sistemul comunitar existent pentru supravegherea și controlul circulației deșeurilor să îndeplinească cerințele Convenției de la Basel. Pe de altă parte, din considerentul (8) al Regulamentului nr. 1013/2006 rezultă că legiuitorul Uniunii a urmărit de asemenea acest obiectiv de conformitate a dreptului Uniunii cu convenția menționată cu ocazia adoptării acestui regulament.

47 Prin urmare, este necesar să se stabilească domeniul de aplicare al dispozițiilor pertinente ale Convenției de la Basel. În această privință, așa cum prevede articolul 31 alineatul (1) din Convenția de la Viena cu privire la dreptul tratatelor, aceste dispoziții trebuie interpretate cu bună-credință potrivit sensului obișnuit ce urmează a fi atribuit termenilor Convenției de la Basel în contextul lor și în lumina obiectului și scopului acestei convenții.

48 Articolul 1 din convenția menționată, intitulat „Domeniul de aplicare al convenției”, cuprinde un alineat (1) care prezintă ce trebuie să se înțeleagă prin „deșeuri periculoase” în sensul acestei convenții.

49 În privința acestor deșeuri, articolul 4 alineatul (2) din Convenția de la Basel prevede, în primul rând, că părțile la aceasta adoptă măsurile corespunzătoare în vederea reducerii la minimum a producției de deșeuri periculoase, având în vedere considerente de ordin social, tehnic și economic, precum și a promovării unei gestionări raționale din punct de vedere ecologic a acestor deșeuri, indiferent de locul unde sunt eliminate [a se vedea în special literele (a) și (b)]. În al doilea rând, potrivit acestei dispoziții, părțile respective adoptă măsurile corespunzătoare pentru a restrânge transporturile transfrontaliere de deșeuri periculoase, cu excepția cazului în care acestea sunt considerate conforme cu principiile unei gestionări eficiente și raționale din punct de vedere ecologic a deșeurilor respective și se efectuează în așa fel încât să protejeze sănătatea umană și mediul împotriva efectelor nocive ale acestora [a se vedea în special litera (d)]. În al treilea rând, în temeiul aceleiași dispoziții, părțile menționate impun ca informațiile referitoare la efectuarea de transporturi transfrontaliere de deșeuri periculoase să fie comunicate statelor implicate, pentru ca ele să poată evalua consecințele transporturilor respective pentru sănătatea umană și mediu și să poată coopera în vederea difuzării de informații privind transporturile menționate, pentru a optimiza gestionarea rațională din punct de vedere ecologic a deșeurilor menționate și a împiedica traficul ilegal [a se vedea în special literele (f) și (h)].

50 În special, articolul 6 din această convenție descrie procedura de notificare prealabilă și de acord preliminar scris care se aplică oricărui transfer de deșeuri care intră în domeniul de aplicare al convenției menționate.

51 Articolul 1 alineatul (4) din Convenția de la Basel prevede totuși că sunt excluse din domeniul de aplicare al acesteia și, prin urmare, sunt exceptate de la procedura de notificare prealabilă și de acord preliminar scris prevăzută la articolul 6 din această convenție deșeurile care provin din „exploatarea normală” a unei nave și a căror deversare face obiectul unui alt instrument internațional.

52 În această privință, trebuie arătat că, potrivit primului paragraf din preambulul acestei convenții, deșeurile periculoase și alte deșeuri, precum și transporturile transfrontaliere ale acestor deșeuri riscă să cauzeze daune sănătății umane și mediului și că, potrivit celui de al patrulea paragraf al acestui preambul, statele trebuie să adopte măsurile necesare pentru ca gestionarea deșeurilor periculoase și a altor deșeuri, inclusiv transportul transfrontalier și eliminarea acestora, să fie compatibilă cu protecția sănătății umane și a mediului, oricare ar fi locul în care sunt ele distruse. Al zecelea paragraf din preambulul menționat arată, în plus, că un control mai eficient al transporturilor transfrontaliere de deșeuri periculoase și alte deșeuri va încuraja o gestionare ecologică rațională a acestora și o reducere corespunzătoare a volumului transporturilor transfrontaliere.

53 Prin urmare, întrucât articolul 1 alineatul (4) din Convenția de la Basel are caracterul unei excepții de la aplicarea procedurii de notificare prealabilă și de acord preliminar scris transferului deșeurilor periculoase sau al altor deșeuri, astfel cum este prevăzută de această convenție, dispoziția menționată nu poate fi interpretată într-un mod care să repună în discuție realizarea obiectivelor urmărite de convenția amintită, și anume protecția sănătății umane și a mediului.

54 La punctul 53 din Hotărârea Conti 11, la care se referă instanța de trimitere, Curtea a declarat că, în temeiul articolului 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul nr. 1013/2006, deșeurile produse la bordul unei nave ca urmare a avarierii acesteia sunt excluse din domeniul de aplicare al acestui regulament „până când [aceste deșeuri] sunt descărcate pentru a fi recuperate sau eliminate”.

55 Or, pe de o parte, trebuie subliniat că, la punctul 48 din această hotărâre, Curtea a explicat printre altele motivul care justifică excluderea prevăzută de această dispoziție în ceea ce privește deșeurile produse la bordul unei nave ca urmare a avarierii sale survenite în marea liberă, și anume caracterul neașteptat și imprevizibil al producerii acestui tip de deșeuri, care ar face în practică imposibilă sau excesiv de dificilă cunoașterea, în timp util, de către operatorul navei în cauză a informațiilor necesare pentru a asigura aplicarea corectă a normelor acestui regulament referitoare la procedura de notificare prealabilă și de acord preliminar scris, care sunt menite să asigure o monitorizare și un control eficiente ale transferului deșeurilor respective, în sensul regulamentului menționat.

56 Pe de altă parte, la punctul 42 din Hotărârea Conti 11, Curtea a precizat că, în măsura în care excluderea prevăzută la articolul 1 alineatul (3) litera (b) din același regulament nu este aplicabilă decât „până în momentul în care deșeurile respective sunt descărcate pentru a fi recuperate sau eliminate”, această dispoziție nu se aplică atâta timp cât deșeurile în cauză nu au părăsit nava respectivă, pentru a fi transferate pentru recuperare sau eliminare.

57 În aceste condiții, atunci când, precum în litigiul principal, o parte din deșeurile produse ca urmare a avarierii unei nave, survenite în marea liberă, este descărcată într-un port sigur, eventual pentru a face obiectul unui transfer el însuși supus unei proceduri de notificare prealabile și de acord preliminar scris, se ridică problema dacă excluderea prevăzută la articolul 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul nr. 1013/2006 este menținută în ceea ce privește transferul ulterior al părții de deșeuri care nu a fost descărcată de pe această navă.

58 În această privință, trebuie amintit că, în vederea interpretării unei dispoziții de drept al Uniunii, trebuie să se țină seama nu numai de termenii acesteia, ci și de contextul său și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte această dispoziție (Hotărârea din 4 octombrie 2024, Lindenapotheke, C-21/23, EU:C:2024:846, punctul 52 și jurisprudența citată).

59 În ceea ce privește contextul în care se înscrie articolul 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul nr. 1013/2006, trebuie arătat că, în temeiul articolului 1 alineatul (1) din regulamentul menționat, acesta stabilește procedurile și regimurile de control aplicabile transferului de deșeuri. Rezultă că regulamentul menționat consacră un sistem în care procedura de notificare prealabilă și de acord preliminar scris se aplică din principiu, potrivit modalităților prevăzute în capitolul 1 din titlul II din regulamentul menționat, oricărui transfer de deșeuri care intră în domeniul de aplicare al acestuia.

60 Pe de o parte, noțiunea de „deșeu”, în sensul articolului 2 punctul 1 din același regulament, care cuprinde noțiunea mai specială de „deșeuri periculoase”, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 2 din Regulamentul nr. 1013/2006, face trimitere la articolul 1 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2006/12, al cărui mod de redactare a fost preluat la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2008/98. Articolul 1 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2006/12 coroborat cu anexa I la această directivă reține o definiție deosebit de largă a noțiunii de „deșeu”, și anume orice substanță sau obiect pe care titularul le elimină ori intenționează sau are obligația să le elimine și care este inclus într-una dintre categoriile prevăzute de această anexă. Pe de altă parte, articolul 2 punctul 34 din acest regulament definește noțiunea de „transfer” ca fiind „transportul de deșeuri destinate recuperării sau eliminării”. Astfel, aceste definiții demonstrează voința legiuitorului Uniunii de a conferi un domeniu de aplicare foarte extins procedurii de notificare prealabilă și de acord preliminar scris pe care o prevede Regulamentul nr. 1013/2006.

61 De asemenea articolul 1 alineatul (3) litera (b) din acest regulament are caracterul unei excepții de la principiul aplicării cât mai largi posibil a acestei proceduri și trebuie, în consecință, să primească o interpretare restrictivă.

62 În ceea ce privește obiectivele urmărite de Regulamentul nr. 1013/2006, trebuie amintit că considerentul (1) al acestui regulament enunță că obiectivul său principal este protecția mediului. Acest obiectiv reiese de asemenea din al patrulea paragraf al preambulului Convenției de la Basel, care prevede că satele părți trebuie să adopte măsurile necesare pentru ca gestionarea deșeurilor periculoase și a altor deșeuri, inclusiv transportul transfrontalier al acestora și eliminarea lor, să fie compatibilă cu protecția sănătății umane și a mediului, oricare ar fi locul în care sunt ele distruse.

63 În acest scop, considerentul (7) al regulamentului menționat subliniază importanța organizării și reglementării supravegherii și controlului transferurilor de deșeuri, astfel încât să se țină seama de necesitatea de a conserva, de a proteja și de a îmbunătăți calitatea mediului și a sănătății oamenilor. De asemenea, considerentul (8) al regulamentului menționat, care amintește cerința

prevăzută la articolul 4 alineatul (2) litera (d) din Convenția de la Basel, subliniază importanța reducerii transporturilor de deșeuri periculoase la minimum, compatibilă cu gestionarea ecologică rațională și eficientă a deșeurilor respective.

64 Considerentul (14) al aceluiași regulament precizează, în plus, că obligația de notificare prealabilă și de acord preliminar scris în cazul transferului de deșeuri urmărește să asigure o supraveghere și un control optime ale deșeurilor care nu sunt menționate în anexele III, IIIA sau IIIB la Regulamentul nr. 1013/2006 destinate operațiunilor de recuperare. După cum rezultă în esență din considerentul (36) al acestui regulament, efectivitatea controlului transferurilor de deșeuri periculoase implică o cooperare internațională eficientă și un schimb de informații, ceea ce reiese și din al unsprezecelea paragraf al preambulului Convenției de la Basel, precum și din articolul 10 alineatul (1) din aceasta.

65 Or, realizarea acestor obiective impune în mod necesar să se considere că, atunci când o parte din deșeurile produse ca urmare a avarierii unei nave survenite în marea liberă a fost descărcată într-un port sigur pentru a fi recuperate sau eliminate, celelalte deșeuri imputabile acestei avarii rămase pe navă, în vederea transferului lor, împreună cu această navă, către un alt port pentru a fi eliminate sau recuperate, nu mai beneficiază, pentru acest din urmă transfer, de derogarea care rezultă din aplicarea articolului 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul nr. 1013/2006.

66 Mai întâi, acest regulament instituie, în vederea punerii în aplicare a obligațiilor care decurg pentru Uniune din Convenția de la Basel, procedura de notificare prealabilă și de acord preliminar scris ca element central al supravegherii și controlului transferurilor de deșeuri. Această procedură permite introducerea datelor privind însăși existența acestor deșeuri și periculozitatea lor, astfel cum rezultă din articolul 4 din regulamentul menționat, care impune notificatorului să furnizeze informații referitoare printre altele la cantitatea, la denumirea, la compoziția și la destinația deșeurilor. Așa cum reiese din considerentul (14) al aceluiași regulament, procedura în cauză permite în plus autorităților naționale competente să fie informate în mod corespunzător, în legătură cu transferurile de deșeuri, astfel încât să poată adopta toate măsurile necesare pentru protecția sănătății oamenilor și a mediului. De asemenea, aceasta trebuie să permită autorităților respective să formuleze obiecții justificate cu privire la aceste transferuri. Or, menținerea beneficiului derogării care rezultă din aplicarea articolului 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul nr. 1013/2006 în cazul deșeurilor rămase pe nava în discuție, în împrejurări în care operatorul navei este în mod rezonabil în măsură să cunoască informațiile necesare în vederea unei aplicări corecte a procedurii de notificare prealabilă și de acord preliminar scris prevăzute de acest regulament, nu numai că ar crea o lacună în supravegherea și în controlul pe care le impune acesta, ci ar risca de asemenea să priveze această procedură de orice efect util.

67 Astfel, având în vedere răspunderea specială a producătorilor de deșeuri, astfel cum este amintită în considerentul (18) al Regulamentului nr. 1013/2006, din moment ce această navă a acostat într-un port sigur pentru a descărca o parte din deșeuri, se poate considera în mod rezonabil că operatorul navei dispune de informațiile necesare în vederea unei aplicări corecte a normelor prevăzute de acest regulament.

68 De altfel, obiectivul care constă în asigurarea unei gestionări raționale a deșeurilor și în reducerea transferurilor la minim, în conformitate cu gestionarea ecologică rațională și eficientă a acestora, enunțat în considerentul (8) al acestui regulament, care se referă în mod explicit la articolul 4 alineatul (2) litera (d) din Convenția de la Basel, ar fi compromis dacă operatorul navei în cauză, la bordul căreia au fost produse deșeuri ca urmare a avarierii acesteia survenite în marea liberă, ar

dispune, după descărcarea unei părți din aceste deșeuri într-un port sigur, de o marjă de apreciere în ceea ce privește declanșarea procedurii de notificare prealabilă și de acord preliminar scris în ceea ce privește transferul ulterior al deșeurilor rămase pe această navă. În special, trebuie să se dea Regulamentului nr. 1013/2006 o interpretare care să garanteze că operatorul menționat nu poate ține seama de alte considerații decât cele legate de protecția mediului și a sănătății umane, efectuând deplasări inutile de deșeuri, incompatibile cu obiectivul unei reduceri a transferurilor de deșeuri la minimum, în conformitate cu gestionarea ecologică rațională și eficientă a acestora.

69 În continuare, Regulamentul nr. 1013/2006 definește cu precizie, la articolele 4-17, condițiile în care trebuie declanșată și finalizată procedura de notificare prealabilă și de acord preliminar scris. Un astfel de cadru contribuie la asigurarea securității juridice a operatorilor, permițând producătorilor și transportatorilor de deșeuri care fac obiectul unui transfer să cunoască întinderea obligațiilor lor. Acest cadru permite, de asemenea, autorităților naționale competente să își exercite prerogativele de supraveghere și de control. Or, interpretarea articolului 1 alineatul (3) litera (b) din acest regulament potrivit căreia, atunci când o parte din deșeurile produse ca urmare a avarierii unei nave produse în marea liberă este descărcată într-un port sigur pentru a fi recuperate sau eliminate, derogarea care rezultă din aplicarea acestei dispoziții încetează să se aplice transferului ulterior de deșeuri care au rămas pe această navă, are drept consecință înlăturarea oricărei incertitudini cu privire la necesitatea de a declanșa procedura menționată în ceea ce privește respectivul transfer.

70 În sfârșit, aplicarea procedurii de notificare prealabilă și de acord preliminar scris în cazul transferului de deșeuri rămase pe nava în cauză contribuie la realizarea obiectivului de responsabilizare a producătorilor de deșeuri în gestionarea lor ecologică și rațională, astfel cum se amintește în esență în considerentul (18) al Regulamentului nr. 1013/2006. Astfel, operatorul navei care a descărcat o parte din deșeuri va trebui să opteze pentru un transfer al deșeurilor rămase pe această navă care să îndeplinească cel mai bine cerințele de protecție a mediului și a sănătății umane, astfel cum sunt impuse de acest regulament.

71 Interpretarea reflectată la punctele 65-70 din prezenta hotărâre se impune cu atât mai mult atunci când, în urma unui incendiu, unele deșeuri au fuzionat cu nava, făcând deosebit de dificilă sau chiar imposibilă o delimitare strictă a acestor deșeuri. În această situație, aplicarea procedurii de notificare prealabilă și de acord preliminar scris navei înseși impune responsabilului acesteia să opteze pentru un transfer care să permită dezmembrarea sa ecologică sigură și rațională, după cum se arată în considerentul (35) al acestui regulament.

72 În aceste condiții, trebuie să se considere că deșeurile produse la bordul unei nave ca urmare a avarierii sale survenite în marea liberă, care, după ce o parte din aceste deșeuri a fost descărcată într-un port sigur pentru a fi recuperate sau eliminate, au rămas pe această navă pentru a fi transferate, împreună cu nava menționată, pentru a fi recuperate sau eliminate, nu pot fi excluse din domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 1013/2006, în temeiul articolului 1 alineatul (3) litera (b) din acest regulament.

73 O asemenea interpretare a dispoziției menționate, în sensul că excepția prevăzută de aceasta nu se aplică decât până la descărcarea într-un port sigur a tuturor sau a unei părți a deșeurilor produse la bordul unei nave ca urmare a unei avarii în marea liberă, este conformă cu ceea ce prevede articolul 1 alineatul (4) din Convenția de la Basel, din moment ce nu compromite obiectivul de protecție a sănătății umane și a mediului urmărit de această convenție.

74 În al doilea rând, având în vedere faptul că articolul 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul nr. 1013/2006 poate fi interpretat conform Convenției de la Basel, nu este necesar să se aprecieze, pe de o parte, dacă natura și economia acestei convenții se opun posibilității Curții de a efectua o examinare a validității unui act din dreptul Uniunii în raport cu convenția menționată și, pe de altă parte, dacă dispozițiile aceleiași convenții, invocate în vederea acestei examinări, sunt, în ceea ce privește conținutul lor, necondiționate și suficient de precise [Hotărârea din 21 decembrie 2011, Air Transport Association of America ș.a., C-366/10, EU:C:2011:864, punctele 53 și 54, precum și jurisprudența citată, și Hotărârea din 4 octombrie 2024, Lituania ș.a./Parlamentul și Consiliul (Pachetul mobilitate), C-541/20-C-555/20, EU:C:2024:818, punctul 1036].

75 În speță, din decizia de trimitere reiese că o parte din deșeurile produse la bordul Flaminia ca urmare a avarierii sale survenite în marea liberă, despre care nu se contestă că constituie deșeuri periculoase, în sensul articolului 2 punctul 2 din Regulamentul nr. 1013/2006, a fost descărcată în urma acostării acestei nave în portul Wilhelmshaven. Instanța de trimitere arată că această parte a deșeurilor este constituită din apa de stingere a incendiului care s-a declanșat pe nava menționată, care a putut fi pompată cu scopul de a fi transferată către portul Odense pentru a fi recuperată sau eliminată, precum și dintr-o parte a nămolurilor de stingere.

76 Din decizia de trimitere reiese de asemenea că celelalte deșeuri generate de acest incendiu care nu au putut fi nici pompate, nici descărcate, inclusiv, printre altele, reziduuri sub formă de fragmente metalice, nămoluri și reziduuri de încărcătură, au rămas la bordul Flaminia cu scopul de a fi transferate, împreună cu această navă, în portul Mangalia, pentru a fi recuperate sau eliminate.

77 Rezultă că deșeurile transferate din portul Wilhelmshaven către portul Mangalia intrau în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 1013/2006, astfel încât acest transfer trebuia supus procedurii de notificare prealabilă și de acord preliminar scris prevăzută de acest regulament.

78 Astfel, contrar împrejurărilor avute în vedere la punctul 48 din Hotărârea Conti 11, se poate prezuma că, în urma debarcării unei părți din masa totală a deșeurilor produse pe Flaminia, operatorul acesteia era în mod rezonabil în măsură să dispună de informațiile privind cantitatea și natura deșeurilor rămase pe această navă, pentru a organiza gestionarea lor ecologică rațională și pentru a asigura că transferurile acestora sunt reduse la minimum, în conformitate cu o asemenea gestionare.

79 Având în vedere ansamblul motivelor care precedă, trebuie să se răspundă la prima întrebare că articolul 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul nr. 1013/2006 trebuie interpretat în sensul că excluderea din domeniul de aplicare al acestui regulament, pe care o prevede dispoziția menționată, care vizează deșeurile produse la bordul unei nave ca urmare a avarierii sale survenite în marea liberă, până când sunt descărcate pentru a fi recuperate sau eliminate, nu se mai aplică deșeurilor rămase la bordul acestei nave cu scopul de a fi transferate, împreună cu nava respectivă, pentru a fi recuperate sau eliminate, după ce o parte din aceste deșeuri a fost descărcată într-un port sigur pentru a fi recuperată sau eliminată, această interpretare fiind conformă cu articolul 1 alineatul (4) din Convenția de la Basel.

Cu privire la a doua întrebare

80 Răspunsul la a doua întrebare rezultă din răspunsul dat la prima întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

81 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Marea Cameră) declară:

Articolul 1 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 iunie 2006 privind transferurile de deșeuri trebuie interpretat în sensul că excluderea din domeniul de aplicare al acestui regulament, pe care o prevede dispoziția menționată, care vizează deșeurile produse la bordul unei nave ca urmare a avarierii sale survenite în marea liberă, până când sunt descărcate pentru a fi recuperate sau eliminate, nu se mai aplică deșeurilor rămase la bordul acestei nave cu scopul de a fi transferate, împreună cu nava respectivă, pentru a fi recuperate sau eliminate, după ce o parte din aceste deșeuri a fost descărcată într-un port sigur pentru a fi recuperată sau eliminată, această interpretare fiind conformă cu articolul 1 alineatul (4) din Convenția privind controlul transporturilor transfrontaliere de deșeuri periculoase și al eliminării acestora, semnată la Basel la 22 martie 1989, aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 93/98/CEE a Consiliului din 1 februarie 1993.

Semnături