Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (голям състав)

21 януари 2025 година*

„Преюдициално запитване — Околна среда — Превоз на отпадъци — Директива 2006/12/ЕО — Директива 2008/98/ЕО — Понятието „отпадък“ — Базелска конвенция за контрол на трансграничното движение на опасни отпадъци и тяхното обезвреждане — Член 1, точка 4 — Регламент (ЕО) № 1013/2006 — Отпадъци, за които се прилага процедурата на предварителни писмени нотификация и съгласие — Превози на отпадъци в рамките на Европейския съюз — Член 1, параграф 3, буква б) — Валидност — Тълкуване в съответствие с Базелската конвенция — Отпадъци, генерирани на борда на кораб в резултат от аварията му в открито море — Понятието „разтоварване на отпадъци“ — Частично разтоварване на отпадъци в безопасно пристанище“

По дело C-188/23

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Oberlandesgericht München (Висш областен съд Мюнхен, Германия) с акт от 14 март 2023 г., постъпил в Съда на 23 март 2023 г., в рамките на производство по дело

Land Niedersachsen

срещу

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

СЪДЪТ (голям състав),

състоящ се от: K. Lenaerts, председател, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos, I. Jarukaitis, M. L. Arastey Sahún, S. Rodin, A. Kumin, N. Jääskinen и D. Gratsias, председатели на състави, E. Regan, I. Ziemele (докладчик) и J. Passer, съдии,

генерален адвокат: T. Ćapeta,

секретар: A. Juhász-Tóth, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 27 февруари 2024 г.,

като има предвид становищата, представени:

– за Land Niedersachsen, от H. Jacobj, R. van der Hout и S. Walter, Rechtsanwälte,

* Език на производството: немски.

– за Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia“, от J.-E. Pötschke и W. Steingröver, Rechtsanwälte,

– за френското правителство, от B. Fodda, B. Herbaut и M. Raux, в качеството на представители,

– за Европейския парламент, от G. C. Bartram и W. D. Kuzmienko, в качеството на представители,

– за Съвета на Европейския съюз, от T. Haas и A. Maceroni, в качеството на представители,

– за Европейската комисия, от M. Escobar Gomez, M. Bruti Liberati, L. Haasbeek и M. Noll-Ehlers, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 16 май 2024 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до валидността и тълкуването на член 1, параграф 3, буква б) от Регламент (ЕО) № 1013/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 14 юни 2006 година относно превози на отпадъци (ОВ L 190, 2006 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 16, стр. 172).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между Land Niedersachsen (провинция Долна Саксония, Германия) и Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia“ (наричано по-нататък „Conti“) във връзка с поправянето на вредите, които последното твърди, че е претърпяло в резултат от възложеното от провинция Долна Саксония задължение за прилагане на процедура на предварителни писмени нотификация и съгласие за превоза на отпадъци, които се намират на борда на кораба MSC Flaminia (наричан по-нататък „Flaminia“) вследствие на претърпяна от него авария в открито море.

Правна уредба

Международното право

Виенска конвенция за правото на договорите

3 Член 31 от Виенската конвенция за правото на договорите от 23 май 1969 г. (Recueil des traités des Nations unies, том 1155, стр. 331) е озаглавен „Общо правило на тълкуването“ и гласи:

„1. Договорът трябва да се тълкува добросъвестно, в съответствие с обикновеното значение, което следва да се дава на термините на договора в техния контекст, а също така в духа на обекта и целите на договора.

2. За целите на тълкуването на договора контекстът обхваща освен текста, включително преамбюла и приложенията:

a) всяко споразумение, отнасящо се до договора, постигнато между всички страни във връзка със сключването на договора;

b) всеки документ, съставен от една или няколко страни, във връзка със сключването на договора и приет от другите страни като документ, отнасящ се към договора.

[…]“.

Базелска конвенция

4 Първа, трета, четвърта, пета, десета, единадесета и петнадесета алинея от преамбюла на Конвенцията за контрол на трансграничното движение на опасни отпадъци и тяхното обезвреждане, подписана в Базел на 22 март 1989 г., одобрена от името на Европейската икономическа общност с Решение 93/98/ЕИО на Съвета от 1 февруари 1993 г. (ОВ L 39, 1993 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 7, стр. 212), в редакцията ѝ, приложима за спора в главното производство (наричана по-нататък „Базелската конвенция“), гласят:

„[Страните по тази конвенция,] отчитайки риска от нанасяне на щети върху човешкото здраве и околната среда, причинени от опасни отпадъци и други отпадъци и тяхното трансгранично движение,

[…]

[съзнавайки също,] че най-ефективният път за защита на човешкото здраве и на околната среда от опасностите, причинявани от тези отпадъци, е намаляването на тяхното образуване до минимум по отношение на количествата и/или техния опасен потенциал,

[…] че държавите трябва да предприемат необходимите мерки, за да се гарантира съответствието на управлението на опасни и други отпадъци, включително тяхното трансгранично движение, с опазването на човешкото здраве и околната среда, независимо от мястото на обезвреждането им,

[…] че държавите трябва да следят производителят да изпълни задълженията си по отношение на транспортирането и обезвреждането на опасни и други отпадъци по екологосъобразен начин, независимо от мястото на обезвреждане,

[…]

[…] че засиленият контрол на трансграничното движение на опасни и други отпадъци ще подейства като стимул за тяхното екологосъобразно управление, както и за намаляването на такова трансгранично движение,

[…] че държавите трябва да предприемат мерки за правилния обмен на информация относно контрола на трансграничното движение на опасни и други отпадъци от и към тези държави,

[…]

[…] че държавите са отговорни за изпълнението на своите международни задължения по отношение на опазването на човешкото здраве и опазването и защитата на околната среда и че носят отговорност в съответствие с международното право“.

5 Член 1 от тази конвенция е озаглавен „Обхват на конвенцията“ и предвижда:

„1. За целите на тази конвенция като „опасни отпадъци“, които са обект на трансгранично движение, се разглеждат следните отпадъци:

a) отпадъци, които спадат към която и да е категория, посочена в приложение I, освен ако не съдържат свойствата, изброени в приложение III;

b) отпадъци, които не са обхванати от буква „a“, но се определят или се разглеждат като опасни отпадъци от местното законодателство на страната на износа, на вноса или на транзита.

2. За целите на тази конвенция отпадъците, които принадлежат към която и да е категория, съдържаща се в приложение II, и които са обект на трансгранично движение, ще бъдат определяни като „други отпадъци“.

[…]

4. Отпадъци, произведени при нормалното функциониране на плавателни съдове, чието изхвърляне се покрива от който и да е друг международен документ, се изключват от обхвата на тази конвенция“.

6 Член 4 от Базелската конвенция е озаглавен „Общи разпоредби“ и гласи:

„[…]

2. Всяка страна ще предприеме подходящи мерки с цел:

(a) да обезпечи свеждането до минимум на производството на опасни и други отпадъци на своя територия, отчитайки социалните, технологичните и икономическите аспекти;

(b) да обезпечи наличността на подходящи съоръжения за обезвреждане за целите на екологосъобразното управление на опасни и други отпадъци, които трябва да са разположени, доколкото това е възможно, на нейна територия, независимо от мястото на обезвреждането на отпадъците;

[…]

(d) да обезпечи свеждането до минимум на трансграничното движение на опасни и други отпадъци в съответствие с екологосъобразното и ефективно управление на тези отпадъци и това да се извършва по начин, опазващ човешкото здраве и околната среда от вредните въздействия, които могат да бъдат причинени вследствие това движение;

[…]

(f) да изисква за предоставянето на информация относно предложено трансгранично движение на опасни или други отпадъци на заинтересованите държави, съгласно приложение VA, която ясно да посочва възможното въздействие върху човешкото здраве и околната среда от това предложено движение;

[…]

(h) да сътрудничи с други страни и заинтересувани организации, пряко или чрез Секретариата, при вземането на мерки, включително за разпространяването на информация относно трансграничното движение на опасни и други отпадъци, с цел подобряване на екологосъобразното управление на тези отпадъци, както и за предотвратяване на незаконния трафик.

[…]“.

7 Член 6 от тази конвенция е озаглавен „Трансгранично движение между страни“ и предвижда:

„1. Държавата — износител ще уведоми или ще изиска производителят или износителят да уведоми писмено, използвайки канала на компетентния орган на държавата — износител, компетентния орган на заинтересуваната държава относно което и да е предложено трансгранично движение на опасни или други отпадъци. Уведомлението трябва да съдържа декларациите и информациите, посочени в приложение VA, изписано на език, приемлив за държавата — вносител. На всяка заинтересувана държава трябва да се изпрати само по едно уведомление.

2. Държавата — вносител ще отговори писмено на уведомителя за своето безусловно или придружено с някои условия съгласие да се извърши движението, за своя отказ да се даде разрешение или за желанието си да получи допълнителна информация. Екземпляр от окончателния отговор на държавата — вносител ще се изпрати до компетентните органи на засегнатите държави, които са страни по тази конвенция.

3. Държавата — износител няма да позволи на производителя или износителя да започне трансграничното движение, докато не получи писмено потвърждение, че:

a) уведомяващата страна е получила писменото съгласие на държавата — вносител; и

b) уведомяващата страна е получила от държавата — вносител потвърждение за съществуването на договор между износителя и лицето, отговорно за обезвреждането, в който се посочва екологосъобразното управление на въпросните отпадъци.

[…]“.

8 Член 10, точка 1 от посочената конвенция гласи следното:

„Страните ще сътрудничат помежду си с цел подобряването и постигането на екологосъобразно управление на опасни и други отпадъци“.

9 Приложение I към същата конвенция съдържа списък на категориите отпадъци, подлежащи на предвидения в нея контрол.

10 В приложение II към Базелската конвенция се уточняват категориите отпадъци, изискващи особено внимание.

11 Приложение VIII към тази конвенция съдържа списък на отпадъците, смятани за опасни съгласно член 1, точка 1, буква а) от нея.

Правото на Съюза

Директива 2006/12/ЕО

12 Член 1, параграф 1, буква а) от Директива 2006/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 април 2006 година относно отпадъците (ОВ L 114, 2006 г., стр. 9; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 16, стр. 45) предвижда:

„По смисъла на настоящата директива:

а) „отпадък“ означава всяко вещество или предмет от категориите, установени в приложение I, които притежателят изхвърля, възнамерява или се изисква да изхвърли;

[…]“.

13 Директива 2006/12 е отменена с Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 година относно отпадъците и за отмяна на определени директиви (ОВ L 312, 2008 г., стр. 3). Член 1, параграф 1, буква а) от Директива 2006/12 е възпроизведен по същество в член 3, точка 1 от Директива 2008/98.

Регламент № 1013/2006

14 Съображения 1, 3, 7, 8, 14, 18, 35 и 36 от Регламент № 1013/2006 гласят:

„(1) Основната и преобладаваща цел и компонент на настоящия регламент е опазването на околната среда, като неговото въздействие върху международната търговия е несъществено.

[…]

(3) Решение [93/98] [се отнася до] подписването от името на Общността на Базелската конвенция […], по която Общността е страна от 1994 г. Чрез приемането на Регламент (ЕИО) № 259/93 [на Съвета от 1 февруари 1993 година относно надзора и контрола върху превози на отпадъци в рамките на, за и от Европейската общност (ОВ L 30, 1993 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 2, стр. 161)], Съветът [на Европейския съюз] е установил правила за съкращаване и контрол на такова движение, които правила са предназначени, *inter alia*, да приведат съществуващата система на Общността за надзор и контрол върху движението на отпадъци в съответствие с изискванията на Базелската конвенция.

[…]

(7) Важно е да се организира и регулира наблюдението и контрола върху превозите на отпадъци по начин, който взема предвид необходимостта от запазване, опазване и подобряване на качеството на околната среда и здравето на човека, и който насърчава еднаквото прилагане на регламента в рамките на Общността.

(8) Важно е също да се има предвид изискването, определено в член 4, параграф 2, буква г) от Базелската конвенция, че превозите на опасни отпадъци трябва да се намалят до минимум, в съответствие с екологосъобразното и ефективно управление на тези отпадъци.

[…]

(14) В случая на превози на отпадъци, предназначени за операции по обезвреждане, и отпадъци, които не са изброени в приложения III, IIIA или IIIБ, предназначени за операции по оползотворяване, е целесъобразно да се гарантира оптимално наблюдение и контрол чрез изискване на предварително писмено съгласие за такива превози. Тази процедура на свой ред следва [да] изисква предварителна нотификация, което дава възможност на компетентните органи да бъдат надлежно информирани, за да могат да предприемат всички необходими мерки за опазването на здравето на човека и околната среда. Това дава възможност на тези органи също и да повдигнат обосновани възражения срещу такива превози.

[…]

(18) Като се има предвид отговорността на източниците на отпадъци за екологосъобразното управление на отпадъци, нотификацията и документите за превоз на отпадъци трябва, когато е осъществимо, да бъдат попълвани от източниците на отпадъци.

[…]

(35) Необходимо е да се гарантира безопасно и екологосъобразно управление на демонтирането на кораби с цел опазване на здравето на човека и околната среда. […]

(36) Ефективното международно сътрудничество относно контрола на превози на отпадъци се явява инструмент за гарантиране, че превозите на опасни отпадъци са под контрол. Обмяната на информация, споделената отговорност и съвместните усилия между Общността и нейните държави членки, и трети страни трябва да се насърчава с оглед гарантиране на добро управление на отпадъците“.

15 Член 1 от този регламент предвижда:

„1. Настоящият регламент установява процедури и режими за контрол върху превоза на отпадъци, в зависимост от произхода, местоназначението и маршрута на превоза, вида на превозваните отпадъци и вида третиране, което се прилага върху отпадъците на тяхното местоназначение.

[…]

3. Следното е изключено от обхвата на настоящия регламент:

а) разтоварването на брега на отпадъци, включително отпадъчни води и остатъци, получени вследствие на нормалното функциониране на кораби и платформи в морето, при условие че тези отпадъци са предмет на изискванията на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, [подписана в Лондон на 2 ноември1973 г., допълнена с протокола от 17 февруари 1978 г.] (Marpol 73/78), или други обвързващи международни инструменти;

б) отпадъци, генерирани на борда на сухопътни превозни средства, влакове, самолети и кораби, докато тези отпадъци не са разтоварени с цел да бъдат рециклирани или обезвредени;

[…]“.

16 Член 2 от посочения регламент предвижда:

„По смисъла на настоящия регламент:

[…]

1) „отпадъци“ е съгласно определението в член 1, параграф 1, буква а) от Директива [2006/12];

2) „опасни отпадъци“ е съгласно определението в член 1, параграф 4 от Директива 91/689/ЕИО на Съвета от 12 декември 1991 г. относно опасните отпадъци [(ОВ L 377, 1991 г., стр. 20; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 2, стр. 91), изменена с Директива 94/31/ЕО от 27 юни 1994 г. (ОВ L 168, 1994 г., стр. 28)];

[…]

8) „екологосъобразно управление“ означава предприемане на всякакви практически стъпки за гарантиране, че отпадъците се управляват по начин, който опазва здравето на човека и околната среда срещу нежелателни въздействия, които биха могли да се появят в резултат на тези отпадъци;

[…]

34) „превоз“ означава планираното или осъществено транспортиране на отпадъци, предназначени за оползотворяване или обезвреждане:
   а) между дадена страна и друга страна; или
   б) между дадена страна и отвъдморски страни и територии, или други територии под юрисдикцията на тази държава; или
   в) между дадена страна и всяка сухоземна територия, която не е част от коя да е страна по международното право; или
   г) между дадена страна и Антарктика; или
   д) от дадена страна през коя да е от териториите, упоменати по-горе; или
   е) в рамките на дадена страна през коя да е от териториите, упоменати по-горе и който започва и завършва в същата страна; или

ж) от географска област, която не е под юрисдикцията на нито една страна, до дадена страна;

[…]“.

17 Член 3 от същия регламент се намира в дял II от последния, озаглавен „Превози в рамките на Общността със и без транзит през трети страни“, и параграф 1 от него гласи:

„Превозите на следните отпадъци са предмет на процедурата на предварителна писмена нотификация и съгласие, както е определено в разпоредбите на настоящия дял:

а) ако са предназначени за операции по обезвреждане:

всички отпадъци;

б) ако са предназначени за операции по оползотворяване:
i) отпадъците, изброени в приложение IV, които включват, *inter alia*, отпадъците, изброени в приложения II и VIII към Базелската конвенция;
ii) отпадъците, изброени в приложение IVA;
iii) отпадъците, които не са класифицирани в нито една позиция в приложения III, IIIБ, IV или IVA;
iv) смеси на отпадъци, които не са класифицирани в нито една позиция в приложения III, IIIB, IV или IVA, освен изброените в приложение IIIA“.

18 В глава 1 от дял II от Регламент № 1013/2006, която включва членове 4—17, е описана процедурата на предварителни писмени нотификация и съгласие.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

19 Flaminia е контейнеровоз, собственост на Conti, който през разглеждания в главното производство период плава под германски флаг.

20 На 14 юли 2012 г. при пътуване по маршрут от Чарлстън (Съединени американски щати) до Антверпен (Белгия) на борда на този кораб, превозващ 4808 контейнера, от които 151 с т.нар. „опасни товари“, възниква пожар с експлозии. След овладяване на пожара, на 21 август 2012 г. Conti получава разрешение да изтегли кораба на буксир до германските териториални води. Съгласно писмото на Havariekommando (Команден център за извънредни ситуации по море, Германия) от 25 август 2012 г., Conti е задължено да изготви план за последващите действия и да посочи евентуална страна по договор за предприемане на съответните мерки.

21 На 9 септември 2012 г. корабът е изтеглен на буксир до Вилхелмсхафен (Германия).

22 Conti поема по-специално задължение към германските органи да осигури безопасно придвижване на кораба до кораборемонтен завод в Мангалия (Румъния) и да гарантира подходящо третиране на намиращите се на борда му вещества.

23 С писмо от 30 ноември 2012 г. Niedersächsisches Umweltministerium (Министерство на околната среда на провинция Долна Саксония, Германия) уведомява Conti, че самият кораб, „съответно намиращата се на борда вода за гасене на пожар, шлаки и метален скрап

следва да се квалифицират като отпадък“, и поради това за превоза им трябва да се приложи процедура на предварителни писмени нотификация и съгласие. С писмо от 3 декември 2012 г. Conti възразява срещу този извод.

24 С решение от 4 декември 2012 г. Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (Инспекция по труда Олденбург, Германия) задължава Conti да осъществи такава процедура заради намиращите се на борда на Flaminia метален скрап и вода за гасене на пожар, смесена с шлаки и остатъци от товари. Освен това, до приключване на посочената процедура и представяне на подлежащ на проверка проект за обезвреждане на отпадъците на немски език, на Conti се забранява да извежда кораба.

25 На 21 декември 2012 г. неувреденият товар е разтоварен и е потвърдена годността на кораба да плава до височина на вълните от 6 m.

26 За превоза на водата за гасене на пожар към пристанище Одензе (Дания) започва и приключва процедура на предварителни писмени нотификация и съгласие. На 18 февруари 2013 г. започват действия по изпомпване на водата за гасене на пожар. След като става възможно да се прецени количеството шлаки от гасенето, които не могат да се изпомпат, на 26 февруари 2013 г. започва друга такава процедура, този път с румънските органи.

27 Разрешението за отплаване, поискано за 4 март 2013 г., е издадено на 1 март 2013 г. Преди обаче Flaminia да може да напусне пристанището, е трябвало да бъдат разтоварени още 30 контейнера с отпадъци, като операцията е продължила до 7 март 2013 г. След приключване на процедурата на предварителни писмени нотификация и съгласие, започната с румънските органи, този кораб отпътува на 15 март 2013 г., като носи 24 000 тона отпадъци.

28 Вследствие на предявения от Conti пред Landgericht München I (Областен съд Мюнхен I, Германия) иск за осъждане на провинция Долна Саксония да поправи вредите в резултат по-специално на разходите, които то е трябвало да направи във връзка с процедурите за нотификация, този съд отправя преюдициално запитване до Съда, с което иска да се установи дали остатъчните вещества от авария на кораб под формата на метален скрап и вода за гасене на пожар, смесена с шлаки и остатъци от товари, трябва да се квалифицират като „отпадъци, генерирани на борда на сухопътни превозни средства, влакове, самолети и кораби“ по смисъла на член 1, параграф 3, буква б) от Регламент № 1013/2006.

29 В решение от 16 май 2019 г., Conti 11. Container Schiffahrt (C-689/17, наричано по-нататък „решение Conti 11“, EU:C:2019:420), Съдът постановява, че такива остатъчни вещества трябва да се считат за отпадъци, генерирани на борда на кораби по смисъла на тази разпоредба, които са изключени от приложното поле на този регламент до разтоварването им с цел да бъдат рециклирани или обезвредени.

30 Вследствие на това решение Landgericht München I (Областен съд Мюнхен I) уважава частично иска на Conti за обезщетение.

31 Провинция Долна Саксония обжалва решението на последния съд пред запитващата юрисдикция, Oberlandesgericht München (Висш областен съд Мюнхен, Германия), който има съмнения относно валидността на член 1, параграф 3, буква б) от Регламент № 1013/2006 с оглед на член 1, точка 4 от Базелската конвенция, доколкото съгласно тази разпоредба от Регламент № 1013/2006 за опасните отпадъци, които не са произведени при

нормалното функциониране на кораб, все още не са били разтоварени и трябва да бъдат превозени от една държава членка до друга държава членка, също не е необходимо да се провежда процедура на предварителни писмени нотификация и съгласие.

32 Тази юрисдикция смята, че член 1, точка 4 от Базелската конвенция изключва единствено от приложното поле на тази конвенция отпадъците по смисъла на приложение I към нея, които са произведени при „нормалното“ функциониране на кораб. Отпадъците, генерирани на борда на кораб вследствие на аварията му в открито море, обаче не се дължат на „нормалното“ функциониране на кораба.

33 Въпреки това от решение Conti 11 следва, че член 1, параграф 3, буква б) от Регламент № 1013/2006 предвижда изключение от процедурата на предварителни писмени нотификация и съгласие, което е с по-широк обхват от предвиденото в Базелската конвенция, тъй като съгласно тази разпоредба отпадъци, които не са произведени при „нормалното“ функциониране на кораб по смисъла на член 1, точка 4 от тази конвенция, все още не са били разтоварени и трябва да бъдат превозени от една държава членка до друга държава членка, не попадат в приложното поле на този регламент.

34 Запитващата юрисдикция обаче припомня, че Европейският съюз е страна по същата конвенция и че като такава трябва да спазва произтичащите от нея задължения.

35 При тези обстоятелства Oberlandesgericht München (Висш областен съд Мюнхен) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Невалидно ли е изключението от задължението за нотифициране, установено в член 1, параграф 3, буква б) от Регламент [№ 1013/2016], поради нарушение на разпоредбите на Базелската конвенция […], ако изключението освобождава от задължението за нотифициране и такива опасни отпадъци в резултат от авария на борда на кораб, които в съответствие с решение[Conti 11] следва да се считат за отпадъци по смисъла на тази дерогираща разпоредба?

2) При отрицателен отговор на [първия въпрос] трябва ли, с оглед на Базелската конвенция […], установеното с член 1, параграф 3, буква б) от Регламент [№ 1013/2016] изключение да се тълкува ограничително в смисъл, че остатъчни вещества в резултат от авария на борда на кораб като разглежданите в главното производство под формата на метален скрап и вода за гасене на пожар, смесена с шлаки и остатъци от товари, не трябва да се считат за отпадъци, генерирани на борда на кораби по смисъла на тази разпоредба?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

По допустимостта

36 Без да повдига пряко възражение за недопустимост на първия въпрос, Conti счита, че валидността на член 1, параграф 3, буква б) от Регламент № 1013/2006 с оглед на член 1, точка 4 от Базелската конвенция е била поне инцидентно потвърдена от Съда в решение

Conti 11. По-конкретно в точка 30 от това съдебно решение Съдът мотивирал решението си да не уважи молбата на провинция Долна Саксония за възобновяване на устната фаза на производството след обявяването на заключението на генералния адвокат по делото, по което е постановено посоченото решение, с липсата на нови факти, настъпили след приключването на устната фаза, като по този начин внушавал, че се присъединява към изложените в това заключение съображения относно валидността на член 1, параграф 3, буква б) от Регламент № 1013/2006 с оглед на член 1, точка 4 от Базелската конвенция.

37 В това отношение следва да се припомни, че съгласно постоянната практика на Съда в рамките на сътрудничеството между него и националните юрисдикции, въведено с член 267 ДФЕС, само националният съд, който е сезиран със спора и трябва да поеме отговорността за последващото му съдебно решаване, може да прецени — предвид особеностите на делото — както необходимостта от преюдициално решение, за да може да се произнесе, така и релевантността на въпросите, които поставя на Съда. От това следва, че преюдициалните въпроси, които се отнасят до правото на Съюза, се ползват с презумпция за релевантност. Съдът може да откаже да се произнесе по отправеното от национална юрисдикция преюдициално запитване само ако е съвсем очевидно, че исканото тълкуване или преценка на валидността на норма от правото на Съюза няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора в главното производство, когато проблемът е от хипотетично естество или още когато Съдът не разполага с необходимите данни от фактическа и правна страна, за да бъде полезен с отговора на поставените му въпроси (вж. в този смисъл решение от 4 октомври 2024 г., Confédération paysanne (Пъпеши и домати от Западна Сахара), C-399/22, EU:C:2024:839, т. 60 и 61 и цитираната съдебна практика).

38 В случая запитващата юрисдикция мотивира необходимостта от отговор на първия въпрос с обстоятелството, че в решение Conti 11 Съдът не се е произнесъл по валидността на член 1, параграф 3, буква б) от Регламент № 1013/2006 с оглед на член 1, точка 4 от Базелската конвенция. Отговорът на Съда на този въпрос обаче бил определящ за разрешаването на спора в главното производство. Всъщност, доколкото искът на Conti в главното производство е за поправяне на вредите, претърпени в резултат от възложеното от провинция Долна Саксония задължение за спазване на процедурата на предварителни писмени нотификация и съгласие, въпросът за валидността на член 1, параграф 3, буква б) от Регламент № 1013/2006, който според Conti е приложим за превоза на разглежданите в главното производство отпадъци, бил от решаващо значение за произнасянето по основателността на този иск.

39 При това положение няма съмнение, че поставеният въпрос е релевантен за разрешаването на спора в главното производството и че условията за допустимост, припомнени в точка 37 от настоящото решение, са изпълнени.

40 Следва впрочем да се отбележи, че противно на твърденията на Conti, решение Conti 11 не може да се тълкува в смисъл, че в него Съдът имплицитно е потвърдил валидността на член 1, параграф 3, буква б) от Регламент № 1013/2006 с оглед на член 1, точка 4 от Базелската конвенция. Всъщност в точка 30 от това решение Съдът изрично отбелязва, че въпросът за валидността не е бил поставен от запитващата юрисдикция, поради което той не е следвало да му отговаря.

41 От това следва, че първият въпрос е допустим.

По същество

42 С първия въпрос запитващата юрисдикция иска от Съда да разгледа, в светлината на член 1, точка 4 от Базелската конвенция, валидността на член 1, параграф 3, буква б) от Регламент № 1013/2006, както е тълкуван от Съда в решение Conti 11, съгласно което предвиденото в тази разпоредба изключение от приложното поле на този регламент обхваща отпадъците, генерирани на борда на кораб в резултат от аварията му в открито море, до разтоварването им с цел да бъдат рециклирани или обезвредени.

43 За да бъде полезен с отговора си на запитващата юрисдикция, Съдът следва да провери, на първо място, дали това изключение от приложното поле на Регламент № 1013/2006 е приложимо, когато отпадъците, генерирани на борда на този кораб в резултат от такава авария, са останали на посочения кораб, за да бъдат превозени заедно с него с цел да бъдат рециклирани или обезвредени, след като част от тези отпадъци е разтоварена с цел да бъде рециклирана или обезвредена.

44 Съгласно член 216, параграф 2 ДФЕС, когато Съюзът сключва международни споразумения, техните разпоредби са неразделна част от правния ред на Съюза, поради което неговите институции са длъжни да спазват такива споразумения. Съответно Съдът е компетентен да тълкува разпоредбите на тези споразумения, които имат предимство пред актовете на вторичното право на Съюза, като последните трябва, доколкото е възможно, да се тълкуват в съответствие с посочените споразумения (вж. в този смисъл решение от 27 февруари 2024 г., EUIPO/The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, т. 70 и цитираната съдебна практика).

45 В случая с Решение 93/98 Европейската икономическа общност става страна по Базелската конвенция, така че от 1994 г. тази конвенция е неразделна част от правния ред на Съюза (вж. в този смисъл решение от 28 май 2020 г., Interseroh, C-654/18, EU:C:2020:398, т. 44 и цитираната съдебна практика).

46 Както се посочва в съображение 3 от Регламент № 1013/2006, с приемането на Регламент № 259/93, който е отменен и заменен с Регламент № 1013/2006, законодателят на Съюза е установил правила за съкращаване и контрол на превоза на отпадъци, които правила са предназначени по-специално да приведат съществуващата система на Общността за надзор и контрол върху движението на отпадъци в съответствие с изискванията на Базелската конвенция. Освен това от съображение 8 от Регламент № 1013/2006 следва, че при приемането на този регламент законодателят на Съюза е преследвал и тази цел за съответствие на правото на Съюза с посочената конвенция.

47 Ето защо следва да се определи обхватът на съответните разпоредби на Базелската конвенция. В това отношение, както предвижда член 31, точка 1 от Виенската конвенция за правото на договорите, тези разпоредби трябва да се тълкуват добросъвестно в съответствие с обикновеното значение, което следва да се дава на термините на Базелската конвенция в техния контекст и в духа на обекта и целта на тази конвенция.

48 Член 1 от последната конвенция е озаглавен „Обхват на конвенцията“ и в точка 1 от него се посочва какво трябва да се разбира под „опасни отпадъци“ по смисъла на тази конвенция.

49 Във връзка с тези отпадъци член 4, точка 2 от Базелската конвенция предвижда, първо, че страните по нея предприемат подходящи мерки за свеждането до минимум на производството на опасни отпадъци, като се отчитат социалните, технологичните и икономическите аспекти, както и за насърчаването на екологосъобразното управление на тези отпадъци, независимо от мястото на обезвреждането им (вж. по-специално букви a) и b). Второ, съгласно тази разпоредба страните по конвенцията приемат подходящи мерки за свеждането до минимум на трансграничното движение на опасни отпадъци, освен когато се счита, че то е в съответствие с принципите на екологосъобразното и ефективно управление и се извършва по начин, опазващ човешкото здраве и околната среда от вредните въздействия, които могат да бъдат причинени от него (вж. по-специално буква d). Трето, съгласно същата разпоредба посочените страни изискват информация относно предложеното трансгранично движение на опасни отпадъци да бъде предоставена на заинтересованите държави, за да преценят въздействието върху човешкото здраве и околната среда от такова движение, и си сътрудничат с цел разпространяването на информация относно посоченото движение, за да се подобри екологосъобразното управление на посочените отпадъци и да се предотврати незаконният трафик (вж. по-специално букви f) и h).

50 По-конкретно член 6 от тази конвенция описва процедурата на предварителни писмени нотификация и съгласие, която се прилага за всеки превоз на отпадъци от обхвата на посочената конвенция.

51 Член 1, точка 4 от Базелската конвенция предвижда обаче, че отпадъците, произведени при „нормалното функциониране“ на плавателни съдове, чието изхвърляне се покрива от който и да е друг международен документ, не попадат в обхвата ѝ и следователно за тях не се прилага процедурата на предварителни писмени нотификация и съгласие, предвидена в член 6 от тази конвенция.

52 В това отношение е важно да се отбележи, че съгласно първа алинея от преамбюла на тази конвенция опасните и други отпадъци, както и трансграничното движение на такива отпадъци могат да нанесат щети на човешкото здраве и околната среда и че съгласно четвърта алинея от този преамбюл държавите трябва да предприемат необходимите мерки, за да се гарантира съответствието на управлението на опасни и други отпадъци, включително тяхното трансгранично движение и обезвреждане, с опазването на човешкото здраве и околната среда, независимо от мястото на обезвреждането им. Освен това в десета алинея от посочения преамбюл се отбелязва, че засиленият контрол на трансграничното движение на опасни и други отпадъци ще подейства като стимул за тяхното екологосъобразно управление, както и за намаляването на такова трансгранично движение.

53 Следователно, тъй като член 1, точка 4 от Базелската конвенция е изключение от прилагането на предвидената в тази конвенция процедура на предварителни писмени нотификация и съгласие за превоза на опасни или други отпадъци, тази разпоредба не може да се тълкува по начин, който да застрашава постигането на преследваните с посочената конвенция цели, а именно опазването на човешкото здраве и околната среда.

54 В точка 53 от решение Conti 11, на което се основава запитващата юрисдикция, Съдът постановява, че съгласно член 1, параграф 3, буква б) от Регламент № 1013/2006 отпадъците, генерирани на борда на кораб в резултат от аварията му, са изключени от приложното поле на този регламент „до разтоварването [на тези отпадъци] с цел да бъдат рециклирани или обезвредени“.

55 От една страна обаче, е важно да се подчертае, че в точка 48 от това решение Съдът по-специално е изяснил причината за предвиденото в тази разпоредба изключение по отношение на отпадъците, генерирани на борда на кораб в резултат от аварията му в открито море, а именно внезапното и непредвидимо генериране на този вид отпадъци, поради което на практика е невъзможно или прекомерно трудно отговарящият за съответния кораб субект да бъде в състояние да се запознае навреме с необходимата информация за правилното прилагане на правилата на този регламент относно процедурата на предварителни писмени нотификация и съгласие, които са предназначени да гарантират ефективно наблюдение и контрол на превоза на тези отпадъци по смисъла на същия регламент.

56 От друга страна, в точка 42 от решение Conti 11 Съдът уточнява, че тъй като предвиденото в член 1, параграф 3, буква б) от същия регламент изключение се прилага само „докато тези отпадъци не са разтоварени с цел да бъдат рециклирани или обезвредени“, тази разпоредба се прилага само докато съответните отпадъци не са напуснали кораба, за да бъдат превозени с цел да бъдат рециклирани или обезвредени.

57 Въпреки това, когато, както в спора по главното производство, част от отпадъците, генерирани в резултат от авария на кораб в открито море, е разтоварена в безопасно пристанище, евентуално за да бъде превозена, като за самия превоз се прилага процедура на предварителни писмени нотификация и съгласие, се поставя въпросът дали изключението, предвидено в член 1, параграф 3, буква б) от Регламент № 1013/2006, продължава да се прилага за последващия превоз на частта от отпадъците, която не е била разтоварена от този кораб.

58 Във връзка с това следва да се припомни, че за да се тълкува определена разпоредба от правото на Съюза, трябва да се вземат предвид не само нейният текст, но и контекстът ѝ, както и целите на правната уредба, от която тя е част (решение от 4 октомври 2024 г., Lindenapotheke, C-21/23, EU:C:2024:846, т. 52 и цитираната съдебна практика).

59 Що се отнася до контекста на член 1, параграф 3, буква б) от Регламент № 1013/2006, важно е да се отбележи, че съгласно член 1, параграф 1 от този регламент последният установява процедурите и режимите за контрол върху превоза на отпадъци. От това следва, че посоченият регламент установява система, в която процедурата на предварителни писмени нотификация и съгласие по принцип се прилага съгласно реда и условията, предвидени в дял II, глава 1 от него, за всеки превоз на отпадъци, който попада в приложното му поле.

60 От една страна, понятието „отпадъци“ по смисъла на член 2, точка 1 от същия регламент, което включва по-конкретното понятие „опасни отпадъци“, определено в член 2, точка 2 от Регламент № 1013/2006, препраща към член 1, параграф 1, буква а) от Директива 2006/12, чийто текст е възпроизведен в член 3, точка 1 от Директива 2008/98. Член 1, параграф 1, буква а) от Директива 2006/12 във връзка с приложение I към нея възприема особено широко определение на понятието „отпадък“, а именно всяко вещество или предмет, който

притежателят изхвърля, възнамерява или се изисква да изхвърли и който е от една от категориите, посочени в това приложение. От друга страна, в член 2, точка 34 от този регламент понятието „превоз“ е определено като „транспортиране на отпадъци, предназначени за оползотворяване или обезвреждане“. Съответно тези определения свидетелстват за волята на законодателя на Съюза да предвиди много широко приложно поле за уредената в Регламент № 1013/2006 процедура на предварителни писмени нотификация и съгласие.

61 Така член 1, параграф 3, буква б) от този регламент има характер на изключение от принципа за възможно най-широко прилагане на тази процедура и следователно трябва да се тълкува ограничително.

62 Що се отнася до преследваните с Регламент № 1013/2006 цели, следва да се припомни, че в съображение 1 от този регламент се посочва, че основната му цел е опазването на околната среда. Тази цел произтича и от четвъртата алинея от преамбюла на Базелската конвенция, в която се предвижда, че държавите — страни по нея, трябва да предприемат необходимите мерки, за да се гарантира съответствието на управлението на опасни и други отпадъци, включително тяхното трансгранично движение и обезвреждане, с опазването на човешкото здраве и околната среда, независимо от мястото на обезвреждането им.

63 За тази цел съображение 7 от този регламент подчертава, че е важно да се организира и регулира наблюдението и контрола върху превозите на отпадъци по начин, който взема предвид необходимостта от запазване, опазване и подобряване на качеството на околната среда и здравето на човека. Също така в съображение 8 от посочения регламент, като се припомня изискването, предвидено в член 4, точка 2, буква d) от Базелската конвенция, се отбелязва значението от намаляването на превозите на опасни отпадъци до минимум в съответствие с екологосъобразното и ефективно управление на тези отпадъци.

64 Освен това в съображение 14 от същия регламент се уточнява, че задължението за предварителни писмени нотификация и съгласие при превоз на отпадъци има за цел да гарантира оптимално наблюдение и контрол на отпадъците, които не са посочени в приложения III, IIIA или IIIБ към Регламент № 1013/2006 и са предназначени за операции по оползотворяване. Както е видно по същество от съображение 36 от този регламент, ефективността на контрола върху превозите на опасни отпадъци предполага ефективно международно сътрудничество и обмен на информация, което следва и от единадесетата алинея от преамбюла на Базелската конвенция, както и от член 10, точка 1 от нея.

65 Постигането на тези цели обаче неминуемо налага да се приеме, че когато част от отпадъците, генерирани в резултат от авария на кораб в открито море, е разтоварена в безопасно пристанище с цел да бъде рециклирана или обезвредена, за другите генерирани от тази авария отпадъци, които остават на кораба, за да бъдат превозени заедно с него до друго пристанище с оглед на тяхното обезвреждане или рециклиране, вече не се прилага, във връзка с последния превоз, дерогацията, произтичаща от прилагането на член 1, параграф 3, буква б) от Регламент № 1013/2006.

66 Най-напред, с оглед на изпълнението на задълженията, произтичащи за Съюза от Базелската конвенция, този регламент установява процедурата на предварителни писмени нотификация и съгласие като централен елемент на надзора и контрола върху превозите на отпадъци. Тази процедура позволява да се въведат данните относно самото съществуване на тези отпадъци и тяхната опасност, както следва от член 4 от посочения регламент,

който задължава нотификатора да предостави информация по-специално относно количеството, наименованието, състава и предназначението на отпадъците. Както следва от съображение 14 от същия регламент, посочената процедура освен това дава възможност на компетентните национални органи да бъдат надлежно информирани за превозите на отпадъци, за да могат да предприемат всички необходими мерки за опазването на здравето на човека и околната среда, но също и да повдигат обосновани възражения срещу такива превози. Ако дерогацията, която произтича от прилагането на член 1, параграф 3, буква б) от Регламент № 1013/2006, продължи да се прилага за останалите на съответния кораб отпадъци, когато отговарящият за кораба субект в разумна степен е в състояние да се запознае с необходимата информация за правилното прилагане на предвидената в този регламент процедура на предварителни писмени нотификация и съгласие, не само ще се стигне до пропуски в предписаните от Регламента надзор и контрол, но и ще има опасност тази процедура да бъде лишена от всякакво полезно действие.

67 Всъщност с оглед на особената отговорност на източниците на отпадъци, припомнена в съображение 18 от Регламент № 1013/2006, тъй като този кораб е акостирал в безопасно пристанище, за да разтовари в него част от отпадъците, има основание да се приеме, че отговарящият за кораба субект разполага с необходимата информация за правилното прилагане на предвидените в този регламент правила.

68 Впрочем постигането на целта, посочена в съображение 8 от този регламент, което изрично препраща към член 4, точка 2, буква d) от Базелската конвенция, да се осигури рационалното управление на отпадъците и да се сведе до минимум тяхното движение в съответствие с екологосъобразното и ефективно управление на тези отпадъци, би било застрашено, ако субектът, отговарящ за съответния кораб, на борда на който са генерирани отпадъци в резултат от аварията му в открито море, разполага, след разтоварването на част от тези отпадъци в безопасно пристанище, със свобода на преценка относно започването на процедурата на предварителни писмени нотификация и съгласие, що се отнася до последващия превоз на останалите на този кораб отпадъци. По-специално Регламент № 1013/2006 следва да се тълкува така, че да се гарантира, че посоченият отговарящ субект не може да вземе предвид други съображения, освен свързаните с опазването на околната среда и здравето на човека, като ненужно придвижва отпадъци в разрез с целта за свеждане до минимум на движенията на отпадъци в съответствие с екологосъобразното и ефективно управление на тези отпадъци.

69 На следващо място, в членове 4—17 от Регламент № 1013/2006 са определени точно условията, при които трябва да започне и приключи процедурата на предварителни писмени нотификация и съгласие. Такава рамка допринася за гарантиране на правна сигурност на операторите, като позволява на производителите и превозвачите на отпадъци, на които се извършва превоз, да се запознаят с обхвата на задълженията си. Посочената рамка позволява също така на компетентните национални органи да упражняват правомощията си за надзор и контрол. Ако член 1, параграф 3, буква б) от този регламент се тълкува в смисъл, че когато част от отпадъците, генерирани в резултат от авария на кораб в открито море, се разтоварва в безопасно пристанище с цел да бъде рециклирана или обезвредена, произтичащата от прилагането на тази разпоредба дерогация престава да се прилага за последващия превоз на отпадъците, останали на кораба, вече няма никаква неяснота относно необходимостта за този превоз да бъде започната посочената процедура.

70 На последно място, прилагането на процедурата на предварителни писмени нотификация и съгласие за превоза на отпадъците, останали на съответния кораб, допринася за постигането на целта за понасяне на отговорност от производителите на отпадъци при тяхното екологосъобразно управление, припомнена по същество в съображение 18 от Регламент № 1013/2006. Всъщност отговарящият за кораба субект, който е разтоварил част от отпадъците, трябва да избере превоз на останалите на кораба отпадъци, който най-добре отговаря на установените с този регламент изисквания за опазване на околната среда и здравето на човека.

71 Тълкуването, отразено в точки 65—70 от настоящото решение, се налага на още по-силно основание, когато вследствие на пожар отпадъци са се слели с кораба, което прави особено трудно, дори невъзможно точното индивидуализиране на тези отпадъци. При това положение прилагането на процедурата на предварителни писмени нотификация и съгласие за самия кораб изисква отговарящият за него субект да избере превоз, който позволява неговото демонтиране по безопасен и екологосъобразен начин, както предвижда съображение 35 от този регламент.

72 При това положение следва да се приеме, че отпадъците, генерирани на борда на кораб в резултат от аварията му в открито море, които, след като част от тях е била разтоварена в безопасно пристанище с оглед на това да бъде рециклирана или обезвредена, са останали на кораба, за да бъдат превозени заедно с него с цел да бъдат рециклирани или обезвредени, не могат да бъдат изключени от приложното поле на Регламент № 1013/2006 на основание член 1, параграф 3, буква б) от последния.

73 Такова тълкуване на тази разпоредба, а именно в смисъл, че предвиденото в нея изключение се прилага само до разтоварването в безопасно пристанище на всички или на част от отпадъците, генерирани на борда на кораб в резултат от авария в открито море, е в съответствие с предвиденото в член 1, точка 4 от Базелската конвенция, тъй като не застрашава постигането на преследваната с тази конвенция цел за опазване на здравето на човека и околната среда.

74 На второ място, предвид това, че член 1, параграф 3, буква б) от Регламент № 1013/2006 може да се тълкува в съответствие с Базелската конвенция, не е необходимо да се преценява, от една страна, дали естеството и системата на тази конвенция допускат Съдът да провери валидността на акт от правото на Съюза с оглед на посочената конвенция, и от друга, дали разпоредбите от последната, изтъкнати за целите на тази проверка, са предвид съдържанието си безусловни и достатъчно точни (решения от 21 декември 2011 г., Air Transport Association of America и др., C-366/10, EU:C:2011:864, т. 53 и 54 и цитираната съдебна практика, и от 4 октомври 2024 г., Литва и др./Парламент и Съвет (Пакет за мобилност), C-541/20—C-555/20, EU:C:2024:818, т. 1036).

75 В случая от акта за преюдициално запитване е видно, че част от отпадъците, генерирани на борда на Flaminia в резултат от аварията му в открито море, за които не се спори, че са опасни отпадъци по смисъла на член 2, точка 2 от Регламент № 1013/2006, е била разтоварена след акостирането на този кораб в пристанището във Вилхелмсхафен. Запитващата юрисдикция посочва, че тази част от отпадъците се състои от вода за гасене на избухналия на посочения кораб пожар, която е могла да бъде изпомпана, за да бъде превозена до пристанище Одензе с цел да бъде рециклирана или обезвредена, както и от някои от шлаките от гасенето на пожара.

76 От акта за преюдициално запитване е видно също, че другите генерирани от този пожар отпадъци, които не са могли нито да бъдат изпомпани, нито разтоварени, включително по-специално остатъчни вещества под формата на метален скрап, шлаки и остатъци от товари, остават на борда на Flaminia, за да бъдат превозени заедно с този кораб до пристанището в Мангалия с цел да бъдат рециклирани или обезвредени.

77 От това следва, че отпадъците, превозени от пристанището във Вилхелмсхафен до пристанището в Мангалия, попадат в приложното поле на Регламент № 1013/2006, така че за този превоз е трябвало да се приложи предвидената в посочения регламент процедура на предварителни писмени нотификация и съгласие.

78 Така, противно на обстоятелствата, посочени в точка 48 от решение Conti 11, може да се предположи, че след разтоварването на част от общата маса на генерираните на Flaminia отпадъци отговарящият за него субект в разумна степен е бил в състояние да разполага с информация относно количеството и естеството на отпадъците, оставащи на този кораб, за да организира екологосъобразното им управление и да гарантира, че движението им е сведено до минимум в съответствие с такова управление.

79 С оглед на всички изложени по-горе съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 1, параграф 3, буква б) от Регламент № 1013/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че предвиденото в тази разпоредба изключение от приложното поле на този регламент, което обхваща отпадъците, генерирани на борда на кораб в резултат от аварията му в открито море, до разтоварването им с цел да бъдат рециклирани или обезвредени, не се прилага повече за отпадъците, останали на борда на този кораб, за да бъдат превозени заедно с него с оглед на своето рециклиране или обезвреждане, след като част от тези отпадъци е разтоварена в безопасно пристанище с цел да бъде рециклирана или обезвредена, като това тълкуване е в съответствие с член 1, точка 4 от Базелската конвенция.

По втория въпрос

80 Отговорът на втория въпрос произтича от отговора на първия въпрос.

По съдебните разноски

81 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (голям състав) реши:

Член 1, параграф 3, буква б) от Регламент (ЕО) № 1013/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 14 юни 2006 година относно превози на отпадъци трябва да се тълкува в смисъл, че предвиденото в тази разпоредба изключение от приложното поле на този регламент, което обхваща отпадъците, генерирани на борда на кораб в резултат от авария в открито море, до разтоварването им с цел да бъдат рециклирани или обезвредени, не се прилага повече за отпадъците, останали на борда на този кораб, за да бъдат превозени заедно с него с оглед на своето рециклиране или обезвреждане,

след като част от тези отпадъци е разтоварена в безопасно пристанище с цел да бъде рециклирана или обезвредена, като това тълкуване е в съответствие с член 1, точка 4 от Конвенцията за контрол на трансграничното движение на опасни отпадъци и тяхното обезвреждане, подписана в Базел на 22 март 1989 г., одобрена от името на Европейската икономическа общност с Решение 93/98/ЕИО на Съвета от 1 февруари 1993 г.

Подписи