Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Store Afdeling)

21. januar 2025*

»Præjudiciel forelæggelse – miljø – overførsel af affald – direktiv 2006/12/EF – direktiv 2008/98/EF – begrebet »affald« Baselkonventionen om kontrol med grænseoverskridende transport af farligt affald og bortskaffelse heraf – artikel 1, stk. 4 – forordning (EF) nr. 1013/2006 – affaldstyper, der er underlagt proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke – overførsel af affald inden for Den Europæiske Union – artikel 1, stk. 3, litra b) – gyldighed – fortolkning i overensstemmelse med Baselkonventionen – affald opstået om bord på et skib som følge af dets havari på åbent hav – begrebet »losning af affald« – delvis losning af affald i en sikker havn«

I sag C-188/23,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Oberlandesgericht München (den regionale appeldomstol i München, Tyskland) ved afgørelse af 14. marts 2023, indgået til Domstolen den 23. marts 2023, i sagen

Land Niedersachsen

mod

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

har

DOMSTOLEN (Store Afdeling),

sammensat af præsidenten, K. Lenaerts, afdelingsformændene F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos, I. Jarukaitis, M.L. Arastey Sahún, S. Rodin, A. Kumin, N. Jääskinen og D. Gratsias samt dommerne E. Regan, I. Ziemele (refererende dommer) og J. Passer,

generaladvokat: T. Ćapeta,

justitssekretær: fuldmægtig A. Juhász-Tóth,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 27. februar 2024,

efter at der er afgivet indlæg af:

– Land Niedersachsen ved Rechtsanwälte H. Jacobj, R. van der Hout og S. Walter,

* Processprog: tysk.

– Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS »MSC Flaminia« ved Rechtsanwälte J.-E. Pötschke og W. Steingröver,

– den franske regering ved B. Fodda, B. Herbaut og M. Raux, som befuldmægtigede,

– Europa-Parlamentet ved G.C. Bartram og W.D. Kuzmienko, som befuldmægtigede,

– Rådet for Den Europæiske Union ved T. Haas og A. Maceroni, som befuldmægtigede,

– Europa-Kommissionen ved M. Escobar Gomez, M. Bruti Liberati, L. Haasbeek og M. Noll-Ehlers, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 16. maj 2024,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører gyldigheden og fortolkningen af artikel 1, stk. 3, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1013/2006 af 14. juni 2006 om overførsel af affald (EUT 2006, L 190, s. 1).

2 Denne anmodning er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem Land Niedersachsen (delstaten Niedersachsen, Tyskland) og Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS »MSC Flaminia« (herefter »Conti«) vedrørende erstatning for det tab, som dette selskab hævder at have lidt som følge af det påbud, som Land Niedersachsen har meddelt om at gennemføre en procedure med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke vedrørende transporten af affald, der fandtes ombord på skibet MSC *Flaminia* (herefter »*Flaminia*«) som følge af dettes havari på åbent hav.

Retsforskrifter

Folkeretten

Wienerkonventionen om traktatretten

3 Artikel 31 i Wienerkonventionen om traktatretten af 23. maj 1969 (*De Forenede Nationers traktatsamling*, bind 1155, s. 331) med overskriften »Almindelig regel om fortolkning« har følgende ordlyd:

»1. En traktat skal fortolkes loyalt i overensstemmelse med den sædvanlige betydning, der måtte tillægges traktatens udtryk i deres sammenhæng og belyst af dens hensigt og formål.

2. Med henblik på fortolkningen af en traktat indgår i sammenhængen foruden selve teksten inklusive dens præambel og bilag:

a) enhver aftale vedrørende traktaten, som er indgået mellem samtlige deltagere i forbindelse med traktatens indgåelse;

b) ethvert dokument, som er udarbejdet af en eller flere deltagere i forbindelse med traktatens indgåelse og godkendt af de øvrige deltagere som et dokument i tilknytning til traktaten.

[...]«

Baselkonventionen

4 Præamblen til konventionen om kontrol med grænseoverskridende overførsel af farligt affald og bortskaffelsen heraf, som blev undertegnet i Basel den 22. marts 1989 og godkendt på Det Europæiske Økonomiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 93/98/EØF af 1. februar 1993 (EFT 1993, L 39, s. 1), i den affattelse, der finder anvendelse på tvisten i hovedsagen (herefter »Baselkonventionen«), angiver i første, tredje til femte, tiende, ellevte og femtende afsnit følgende:

»[De i denne konvention deltagende parter] er bevidste om de skader, som farligt affald og andet affald samt grænseoverskridende transport heraf risikerer at forvolde for menneskers sundhed og for miljøet,

[...]

[...] er klar over, at den mest effektive beskyttelse af menneskers sundhed og miljøet mod de farer, som sådant affald frembyder, opnås ved at minimere frembringelsen af affald med hensyn til mængde og/eller mulig risiko,

er overbeviste om, at staterne bør træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at håndteringen af farligt affald og andet affald, herunder grænseoverskridende transport og bortskaffelse, sker under hensyntagen til beskyttelsen af menneskers sundhed og af miljøet, uanset hvor bortskaffelsen af sådant affald finder sted,

mærker sig, at staterne bør sikre, at affaldsproducenten opfylder sine forpligtelser i forbindelse med transport og bortskaffelse af farligt affald og andet affald på en sådan måde, at dette sker i overensstemmelse med beskyttelse af miljøet, uanset hvor bortskaffelsen finder sted,

[...]

mener, at en forstærket kontrol med grænseoverskridende transport af farligt affald og andet affald vil virke fremmende for en miljømæssigt forsvarlig håndtering og for en begrænsning af omfanget af den grænseoverskridende transport af dette affald,

er overbeviste om, at staterne bør sørge for en hensigtsmæssig udveksling af oplysninger om og en effektiv kontrol med grænseoverskridende transport af farligt affald og andet affald til og fra disse stater,

[...]

bekræfter, at staterne er ansvarlige for, at de opfylder deres internationale forpligtelser vedrørende beskyttelse af den menneskelige sundhed samt bevarelse af miljøet, som påhviler dem i henhold til international ret«.

5 Denne konventions artikel 1 med overskriften »Konventionens anvendelsesområde« fastsætter følgende:

»1. Følgende affald, som er genstand for grænseoverskridende transport, regnes for »farligt affald« i overensstemmelse med denne konvention:

a) affald, som falder ind under en af de i Bilag I nævnte kategorier, med mindre det ikke har nogen af de i Bilag III nævnte egenskaber, og

b) affald, som ikke omfattes af litra a), men som defineres som eller anses for at være farligt affald i henhold til national lovgivning i eksport-, import- eller transitlandet.

2. Affald, som falder ind under en af de i Bilag II nævnte kategorier, og som er genstand for grænseoverskridende transport, anses for »andet affald« i overensstemmelse med denne konvention.

[...]

4. Affald hidrørende fra normal skibsfart, hvis udledning er omfattet af andre internationale aftaler, er ikke omfattet af denne konvention.«

6 Baselkonventionens artikel 4 med overskriften »Generelle forpligtelser« bestemmer følgende:

»[...]

2. Parterne skal hver især træffe passende foranstaltninger med henblik på:

a) at sikre, at frembringelsen af farligt affald og andet affald i deres stater begrænses mest muligt under hensyntagen til samfundsmæssige, teknologiske og økonomiske forhold,

b) at sikre etablering af egnede anlæg til bortskaffelse, som skal være beliggende fortrinsvis inden for partens territorium med henblik på håndtering af det farlige affald og andet affald på en miljømæssigt forsvarlig måde, uanset hvor bortskaffelsen måtte finde sted,

[...]

d) at sikre, at grænseoverskridende transport af farligt affald og andet affald begrænses til et minimum, som er foreneligt med miljømæssigt forsvarlig og effektiv håndtering af sådant affald, og foretages på en sådan måde, at menneskers sundhed og miljøet beskyttes mod de skadevirkninger, som kunne være en følge heraf,

[...]

f) at kræve, at oplysninger om planlagt grænseoverskridende transport af farligt affald og andet affald fremlægges for de berørte stater i henhold til Bilag V A, således at disse kan vurdere den planlagte transports virkninger på menneskers sundhed og på miljøet,

[...]

h) at samarbejde om aktiviteter, direkte eller gennem sekretariatet, med andre parter og interesserede organisationer, navnlig omkring udbredelse af oplysninger om grænseoverskridende transport af farligt affald og andet affald med henblik på at forbedre en miljømæssigt forsvarlig håndtering af sådant affald og forebygge ulovlig transport på dette område.

[...]«

7 Denne konventions artikel 6 med overskriften »Grænseoverskridende transport mellem parterne« fastsætter følgende:

»1. Gennem sin kompetente myndighed skal eksportlandet skriftligt anmelde eller pålægge producenten eller eksportøren skriftligt at anmelde enhver planlagt grænseoverskridende transport af farligt affald eller andet affald til den kompetente myndighed i de berørte stater. Denne anmeldelse skal indeholde de erklæringer og oplysninger, som er nævnt i Bilag V A på et sprog, som importlandet kan acceptere. Det er tilstrækkeligt at fremsende een anmeldelse til hver af de berørte stater.

2. Importlandet skal skriftligt anerkende modtagelsen af anmeldelsen til anmelderen, hvori det enten giver sit samtykke til overførslen med eller uden forbehold, nægter tilladelse til overførslen eller anmoder om yderligere oplysninger. En genpart af importlandets endelige svar skal sendes til de kompetente myndigheder i de berørte stater, som er parter.

3. Eksportlandet må ikke tillade producenten eller eksportøren at påbegynde den grænseoverskridende transport, før det har modtaget skriftlig bekræftelse på, at:

a) anmelderen har modtaget importlandets skriftlige samtykke, og

b) anmelderen fra importlandet har modtaget bekræftelse på, at der foreligger en kontrakt mellem eksportøren og bortskafferen, som nærmere beskriver en miljømæssigt forsvarlig håndtering af det pågældende affald.

[...]«

8 Den nævnte konventions artikel 10, stk. 1, har følgende ordlyd:

»Parterne skal samarbejde indbyrdes for at forbedre og nå frem til en miljømæssigt forsvarlig håndtering af farligt affald og andet affald.«

9 Bilag I til samme konvention indeholder en liste over de affaldskategorier, der er underlagt den i konventionen fastsatte kontrol.

10 I bilag II til Baselkonventionen præciseres de affaldskategorier, som kræver en særlig undersøgelse.

11 I bilag VIII til denne konvention opstilles en liste over det affald, der anses for at være farligt i medfør af konventionens artikel 1, stk. 1, litra a).

EU-retten

Direktiv 2006/12/EF

12 Artikel 1, stk. 1, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/12/EF af 5. april 2006 om affald (EUT 2006, L 114, s. 9) fastsatte følgende:

»I dette direktiv forstås ved:

a) »affald«: ethvert stof eller enhver genstand, som henhører under en af kategorierne i bilag I, og som indehaveren skiller sig af med eller agter eller er forpligtet til at skille sig af med

[...]«

13 Direktiv 2006/12 blev ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver (EUT 2008, L 312, p. 3). Artikel 1, stk. 1, litra a), i direktiv 2006/12 er i det væsentlige blevet videreført i artikel 3, nr. 1), i direktiv 2008/98.

Forordning nr. 1013/2006

14 1., 3., 7., 8., 14., 18., 35. og 36. betragtning til forordning nr. 1013/2006 har følgende ordlyd:

»(1) Denne forordnings vigtigste og overordnede målsætning og komponent er miljøbeskyttelse, og dens eventuelle indvirkning på den internationale handel er helt utilsigtet.

[...]

(3) Rådets afgørelse [93/98] [...] vedrørte indgåelse på Fællesskabets vegne af Baselkonventionen [...], som Fællesskabet har været part i siden 1994. Med vedtagelsen af [Rådets forordning (EØF) nr. 259/93 af 1. februar 1993 om overvågning af og kontrol med overførsel af affald inden for, til og fra Det Europæiske Fællesskab (EFT 1993, L 30, s. 1)] har Rådet [for Den Europæiske Union] fastlagt regler med henblik på at begrænse og kontrollere sådanne overførsler ved bl.a. at bringe den gældende fællesskabsordning for overvågning af og kontrol med overførsel af affald i overensstemmelse med kravene i Baselkonventionen.

[...]

(7) Det er vigtigt at tilrettelægge og regulere overvågningen af og kontrollen med overførsler af affald på en sådan måde, at der tages hensyn til behovet for at bevare, beskytte og forbedre miljøkvaliteten og folkesundheden, og således at en mere ensartet anvendelse af forordningen fremmes overalt i Fællesskabet.

(8) Det er også vigtigt at tage hensyn til kravet i Baselkonventionens artikel 4, stk. 2, litra d), om, at overførsler af farligt affald skal begrænses til et minimum, som er foreneligt med en miljømæssigt forsvarlig og effektiv håndtering af sådant affald.

[...]

(14) Hvad angår overførsel af affald bestemt til bortskaffelse og af affald bestemt til nyttiggørelse, der ikke er opført i bilag III, III A eller III B, bør der sikres optimal overvågning og kontrol ved at kræve forudgående skriftligt samtykke til sådanne overførsler. En sådan fremgangsmåde bør forudsætte forudgående anmeldelse, hvorved de kompetente myndigheder bliver behørigt informeret, således at de kan træffe alle nødvendige foranstaltninger til at beskytte folkesundheden og miljøet. Disse myndigheder bør ligeledes kunne gøre begrundede indsigelser mod en sådan overførsel.

[...]

(18) I betragtning af det ansvar, der påhviler affaldsproducenterne med hensyn til miljømæssigt forsvarlig håndtering af affald, bør anmeldelses- eller transportformularerne vedrørende overførsel af affald udfyldes af affaldsproducenterne, når dette er praktisk muligt.

[...]

(35) Det er nødvendigt at garantere sikker og miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe for at beskytte folkesundheden og miljøet. [...]

(36) Effektivt internationalt samarbejde om kontrol med overførsel af affald er et middel til at sikre, at overførsler af farligt affald kontrolleres. Informationsudveksling, fælles ansvar og samarbejde mellem Fællesskabet og dets medlemsstater og tredjelande bør fremmes med henblik på at sikre forsvarlig affaldshåndtering.«

15 Denne forordnings artikel 1 bestemmer følgende:

»1. Ved denne forordning indføres procedurer og kontrolordninger for overførsel af affald, der afhænger af overførslens oprindelse, bestemmelsessted og rute, affaldstypen og den behandling, affaldet skal gennemgå ved bestemmelsesstedet.

[...]

3. Denne forordning omfatter ikke:

a) losning på land af affald opstået ved skibes og offshore-platformes normale drift, herunder spildevand og reststoffer, for så vidt affaldet er omfattet af kravene i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe[, undertegnet i London den 2. november 1973, således som suppleret ved protokollen af 17. februar 1978] (Marpol 73/78), eller andre bindende internationale retsakter

b) overførsel af affald opstået om bord på køretøjer, tog, flyvemaskiner og skibe, indtil dette affald losses med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse

[...]«

16 Forordningens artikel 2 fastsætter følgende:

»I denne forordning forstås ved:

[...]

1) »affald«: affald som defineret i artikel 1, stk. 1, litra a), i direktiv [2006/12]

2) »farligt affald«: affald som defineret i artikel 1, stk. 4, i Rådets direktiv 91/689/EØF af 12. december 1991 om farligt affald [(EFT 1991, L 377, s. 20), som ændret ved direktiv 94/31/EF af 27. juni 1994 (EFT 1994, L 168, s. 28)]

[...]

8) »miljømæssigt forsvarlig håndtering«: alle praktisk mulige foranstaltninger er truffet til at sikre, at affald håndteres på en sådan måde, at folkesundheden og miljøet beskyttes mod de negative virkninger, der måtte opstå i forbindelse med sådant affald

[...]

34) »overførsel«: transport af affald bestemt til nyttiggørelse eller bortskaffelse, som er planlagt eller finder sted
   a) mellem to lande
   b) mellem et land og oversøiske lande og territorier eller andre områder under det pågældende lands beskyttelse
   c) mellem et land og et landområde, der ikke tilhører noget land ifølge folkeretten
   d) mellem et land og Antarktis
   e) fra et land gennem et af de ovenfor beskrevne områder
   f) i et land gennem et eller flere af de ovenfor beskrevne områder og som oprinder eller ender i det pågældende land, eller
   g) fra et geografisk område, der ikke henhører under noget lands jurisdiktion, til et land

[...]«

17 Samme forordnings artikel 3, stk. 1, der er indeholdt i forordningens afsnit II med overskriften »Overførsler inden for Fællesskabet med eller uden transit gennem tredjelande«, bestemmer følgende:

»Overførsler af følgende affald er underlagt proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke som fastlagt i bestemmelserne i dette afsnit:

a) Hvis overførslen er bestemt til bortskaffelse:

   alt affald

b) Hvis overførslen er bestemt til nyttiggørelse:
   i) affald anført i bilag IV, der bl.a. omfatter affald anført i bilag II og VIII til Baselkonventionen
   ii) affald anført i bilag IV A
   iii) affald, der ikke henhører under en enkelt indgang i bilag III, III B, IV eller IV A
   iv) blandet affald, der ikke henhører under en enkelt indgang i bilag III, III B, IV eller IV A, medmindre det er anført i bilag III A.«

18 I kapitel 1 i afsnit II i forordning nr. 1013/2006, som omfatter artikel 4-17, beskrives proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke.

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

19 *Flaminia* er et containerskib, der tilhører Conti, og som i den i hovedsagen omhandlede periode sejlede under tysk flag.

20 Den 14. juli 2012 på en rejse fra Charleston (Amerikas Forenede Stater) til Antwerpen (Belgien) opstod der brand og fandt eksplosioner sted ombord på dette skib, mens det transporterede 4808 containere, herunder 151 containere med »farligt gods«. Efter at branden var blevet slukket, fik Conti den 21. august 2012 tilladelse til at lade skibet bugsere ind i tysk territorialfarvand. Ved skrivelse af 25. august 2012 fra Havariekommando (den maritime havarikommission, Tyskland, herefter »havarikommissionen«) fik Conti pålæg om at udarbejde en plan for det videre forløb og at udpege eventuelle kontraherende parter med henblik på gennemførelse af de relevante foranstaltninger.

21 Den 9. september 2012 blev det omhandlede skib bugseret til Wilhelmshaven (Tyskland).

22 Conti forpligtede sig over for de tyske myndigheder til navnlig at sørge for, at dette skib blev overført sikkert til et reparationsværft i Mangalia (Rumænien), og til at indestå for, at de stoffer, der fandtes ombord på skibet, blev behandlet korrekt.

23 Ved skrivelse af 30. november 2012 informerede Niedersächsisches Umweltministerium (miljøministeriet i delstaten Niedersachsen, Tyskland) Conti om, at skibet som sådant, »det slukningsvand, der fandtes om bord, samt slam og metalskrot [skulle] klassificeres som affald«, og at en overførsel heraf derfor var underlagt en procedure med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke. Ved skrivelse af 3. december 2012 gjorde Conti indsigelse herimod.

24 Ved afgørelse af 4. december 2012 meddelte Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (virksomhedstilsynet i Oldenburg, Tyskland) Conti et påbud om at gennemføre en sådan procedure, fordi der ombord på *Flaminia* fandtes metalskrot og slukningsvand iblandet slam og lastrester. Conti fik endvidere forbud mod at fjerne dette skib, inden den nævnte procedure var afsluttet, og der var fremlagt en verificerbar plan på tysk for bortskaffelse af dette affald.

25 Den 21. december 2012 var den intakte last losset og skibets sødygtighed bekræftet op til en bølgehøjde på seks meter.

26 En procedure med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke vedrørende overførsel af slukningsvandet til Odense havn (Danmark) blev indledt og afsluttet. Den 18. februar 2013 påbegyndtes oppumpningen af slukningsvandet. Efter at det blev muligt at overskue, hvor meget slukningsslam, der ikke kunne oppumpes, indledtes den videre del af denne procedure med de rumænske myndigheder den 26. februar 2013.

27 Afsejlingstilladelsen, der var ansøgt om for den 4. marts 2013, blev udstedt den 1. marts 2013. Inden *Flaminia* kunne forlade havnen, skulle der imidlertid losses 30 containere med affald, og denne operation varede indtil den 7. marts 2013. Efter at den procedure med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke, der var indledt med de rumænske myndigheder, var afsluttet, kunne dette skib, som indeholdt 24 000 ton affald, påbegynde sin rejse den 15. marts 2013.

28 Efter at Conti havde anlagt sag ved Landgericht München I (den regionale ret i München I, Tyskland) med påstand om, at Land Niedersachsen tilpligtedes at erstatte det tab, der navnlig fulgte af de omkostninger, som var forbundet med anmeldelsesprocedurerne, og som Conti

havde måttet afholde, indgav denne ret en anmodning om præjudiciel afgørelse til Domstolen med henblik på en stillingtagen til, om restprodukter, der kunne tilskrives et skibs havari, i form af metalskrot og slukningsvand iblandet slam og lastrester skulle kvalificeres som »affald opstået om bord på køretøjer, tog, flyvemaskiner og skibe« som omhandlet i artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006.

29 I dom af 16. maj 2019, Conti 11. Container Schiffahrt (C-689/17, herefter »Conti 11-dommen«, EU:C:2019:420), fastslog Domstolen, at sådanne restprodukter skulle anses for at være affald opstået om bord på skibe som omhandlet i denne bestemmelse, som er udelukket fra denne forordnings anvendelsesområde, indtil det losses med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse.

30 Efter denne dom tog Landgericht München I (den regionale ret i München I) delvist Contis erstatningspåstand til følge.

31 Land Niedersachsen har iværksat appel til prøvelse af denne afgørelse ved Oberlandesgericht München (den regionale appeldomstol i München, Tyskland), som er den forelæggende ret, og som har udtrykt tvivl om gyldigheden af artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006, henset til Baselkonventionens artikel 1, stk. 4, idet farligt affald, som ikke er opstået i forbindelse med normal skibsfart, som endnu ikke er blevet losset, og som skal overføres fra en medlemsstat til en anden medlemsstat, i henhold til denne bestemmelse i forordning nr. 1013/2006 ligeledes er undtaget fra nødvendigheden af at være underlagt en procedure med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke.

32 Den forelæggende ret er af den opfattelse, at Baselkonventionens artikel 1, stk. 4, udelukkende udelukker det affald som omhandlet i bilag I til konventionen, som er opstået i forbindelse med »normal skibsfart«, fra denne konventions anvendelsesområde. Det affald, der opstår om bord på et skib som følge af dets havari på åbent hav, kan imidlertid ikke tilskrives »normal« skibsfart med dette skib.

33 Det følger imidlertid af Conti 11-dommen, at artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006 fastsætter en undtagelse fra proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke, der er mere vidtgående end den, der er fastsat i Baselkonventionen, eftersom det følger af denne bestemmelse, at affald, som ikke hidrører fra »normal« skibsfart som omhandlet i denne konventions artikel 1, stk. 4, som endnu ikke er blevet losset, og som skal overføres fra en medlemsstat til en anden medlemsstat, ikke er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde.

34 Den forelæggende ret har imidlertid anført, at Den Europæiske Union er part i Baselkonvention, og at Unionen som sådan er bundet af de forpligtelser, der følger heraf.

35 På denne baggrund har Oberlandesgericht München (den regionale appeldomstol i München) besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Er den undtagelse fra anmeldelsespligten, som anordnes i artikel 1, stk. 3, litra b), i [forordning nr. 1013/2006], ugyldig på grund af tilsidesættelse af bestemmelserne i Baselkonventionen [...], hvis undtagelsen også undtager farligt affald fra anmeldelsespligten, som hidrører fra et havari om bord på et skib, og som i henhold til [Conti 11-dommen] skal anses for affald som omhandlet i denne undtagelsesbestemmelse?

2) Såfremt spørgsmål 1 besvares benægtende: Skal den i artikel 1, stk. 3, litra b), i [forordning nr. 1013/2006] anordnede undtagelse i betragtning af Baselkonventionen [...] fortolkes restriktivt således, at rester i form af metalskrot og slukningsvand opblandet med slam og lastrester som de i hovedsagen omhandlede, som hidrører fra et havari om bord på skibe, ikke skal anses for affald, der opstår om bord på skibe, i denne bestemmelses forstand?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

Om formaliteten

36 Uden direkte at gøre gældende, at det første spørgsmål ikke kan antages til realitetsbehandling, er Conti af den opfattelse, at gyldigheden af artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006 i forhold til Baselkonventionens artikel 1, stk. 4, i det mindste indirekte er blevet bekræftet af Domstolen i Conti 11-dommen. I denne doms præmis 30 begrundede Domstolen navnlig sin afgørelse om ikke at imødekomme Land Niedersachsens anmodning om genåbning af retsforhandlingernes mundtlige del efter generaladvokatens fremsættelse af forslag til afgørelse i den sag, der gav anledning til den nævnte dom, med, at der ikke var fremkommet nye oplysninger vedrørende sagens faktiske omstændigheder efter afslutningen af denne mundtlige forhandling, idet den således antydede, at den tilsluttede sig de betragtninger, der var anført i dette forslag til afgørelse vedrørende gyldigheden af artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006 i forhold til Baselkonventionens artikel 1, stk. 4.

37 Det skal bemærkes, at det ifølge Domstolens faste praksis inden for rammerne af det samarbejde, der i henhold til artikel 267 TEUF er indført mellem Domstolen og de nationale retter, udelukkende tilkommer den nationale ret, for hvilken tvisten er indbragt, og som har ansvaret for den retsafgørelse, der skal træffes, på grundlag af omstændighederne i den konkrete sag at vurdere, både om en præjudiciel afgørelse er nødvendig for, at den kan afsige dom, og relevansen af de spørgsmål, den forelægger Domstolen. Heraf følger, at der foreligger en formodning for, at et præjudicielt spørgsmål om EU-retten er relevant. Domstolen kan kun afvise at træffe afgørelse om et præjudicielt spørgsmål forelagt af en national ret, hvis det klart fremgår, at fortolkningen eller vurderingen af gyldigheden af en EU-retlig bestemmelse savner enhver forbindelse med realiteten i hovedsagen eller dennes genstand, såfremt problemet er af hypotetisk karakter, eller såfremt Domstolen ikke råder over de faktiske og retlige oplysninger, som er nødvendige for, at den kan give en hensigtsmæssig besvarelse af de forelagte spørgsmål (jf. i denne retning dom af 4.10.2024, Confédération paysanne (Meloner og tomater fra Vestsahara), C-399/22, EU:C:2024:839, præmis 60 og 61 og den deri nævnte retspraksis).

38 I det foreliggende tilfælde har den forelæggende ret begrundet nødvendigheden af en besvarelse af det første spørgsmål med den omstændighed, at der i Conti 11-dommen ikke blev taget stilling til gyldigheden af artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006 i forhold til Baselkonventionens artikel 1, stk. 4. Domstolens besvarelse af dette spørgsmål er imidlertid afgørende for løsningen af tvisten i hovedsagen. Eftersom Contis påstand i tvisten i hovedsagen vedrører erstatning for det tab, der er lidt som følge af Land Niedersachsens pålæg om at overholde proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke, er spørgsmålet om gyldigheden af artikel 1, stk. 3,

litra b), i forordning nr. 1013/2006, som Conti har påberåbt sig finder anvendelse på overførslen af det i hovedsagen omhandlede affald, nemlig afgørende for afgørelsen af, om denne påstand er velbegrundet.

39 Under disse omstændigheder er der ingen tvivl om, at det forelagte spørgsmål er relevant for løsningen af tvisten i hovedsagen, og at de betingelser for antagelse til realitetsbehandling, der er nævnt i nærværende doms præmis 37, er opfyldt.

40 Det skal i øvrigt bemærkes, at Conti 11-dommen i modsætning til, hvad Conti har gjort gældende, ikke kan forstås således, at Domstolen heri implicit bekræftede gyldigheden af artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006 i forhold til Baselkonventionens artikel 1, stk. 4. I denne doms præmis 30 bemærkede Domstolen nemlig udtrykkeligt, at dette gyldighedsspørgsmål ikke var blevet rejst af den forelæggende ret, hvorfor det ikke tilkom Domstolen at besvare dette spørgsmål.

41 Det følger heraf, at det første spørgsmål kan antages til realitetsbehandling.

Om realiteten

42 Den forelæggende ret har med sit første spørgsmål anmodet Domstolen om ud fra Baselkonventionens artikel 1, stk. 4, at undersøge gyldigheden af artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006 således som fortolket af Domstolen i Conti 11-dommen, ifølge hvilken dom den udelukkelse fra denne forordnings anvendelsesområde, som denne bestemmelse fastsætter, omfatter affald opstået om bord på et skib som følge af dets havari på åbent hav, indtil dette affald losses med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse.

43 Med henblik på at give den forelæggende ret et brugbart svar skal det for det første undersøges, om denne udelukkelse fra anvendelsesområdet for forordning nr. 1013/2006 gælder, når affald opstået om bord på dette skib som følge af et sådant havari er forblevet på skibet, for at det sammen med skibet skal overføres med henblik på dets nyttiggørelse eller bortskaffelse, efter at en del af dette affald er blevet losset med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse.

44 Det følger af artikel 216, stk. 2, TEUF, at når Unionen indgår internationale aftaler, udgør bestemmelserne heri en integrerende del af Unionens retsorden, således at EU-institutionerne er bundet af sådanne aftaler. Domstolen har således kompetence til at fortolke bestemmelserne i disse aftaler, der har forrang i forhold til den afledte EU-ret, og den afledte EU-ret skal i videst muligt omfang fortolkes i overensstemmelse med disse aftaler (jf. i denne retning dom af 27.2.2024, EUIPO mod The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, præmis 70 og den deri nævnte retspraksis).

45 I det foreliggende tilfælde blev Det Europæiske Økonomiske Fællesskab ved afgørelse 93/98 part i Baselkonventionen, således at denne konvention siden 1994 har været en integrerende del af Unionens retsorden (jf. i denne retning dom af 28.5.2020, Interseroh, C-654/18, EU:C:2020:398, præmis 44 og den deri nævnte retspraksis).

46 Som det fremgår af tredje betragtning til forordning nr. 1013/2006, har EU-lovgiver med vedtagelsen af forordning nr. 259/93, der blev ophævet og erstattet af forordning nr. 1013/2006, fastlagt regler med henblik på at begrænse og kontrollere overførsler af affald ved bl.a. at bringe den gældende fællesskabsordning for overvågning af og kontrol med overførsel af affald i

overensstemmelse med kravene i Basel-konventionen. Det følger i øvrigt af ottende betragtning til forordning nr. 1013/2006, at EU-lovgiver ved vedtagelsen af denne forordning ligeledes forfulgte dette formål om EU-rettens forenelighed med den nævnte konvention.

47 Rækkevidden af de relevante bestemmelser i Baselkonventionen skal derfor fastlægges. I denne henseende skal disse bestemmelser, således som det er fastsat i artikel 31, stk. 1, i Wienerkonventionen om traktatretten, fortolkes loyalt i overensstemmelse med den sædvanlige betydning, der måtte tillægges Baselkonventionens udtryk i deres sammenhæng og belyst af denne konventions hensigt og formål.

48 Baselkonventionens artikel 1 med overskriften »Konventionens anvendelsesområde« indeholder et stk. 1, hvori det forklares, hvad der skal forstås ved »farligt affald« i denne konventions forstand.

49 For sådant affald bestemmer Baselkonventionens artikel 4, stk. 2, for det første, at parterne i denne konvention skal træffe passende foranstaltninger for at sikre, at frembringelsen af farligt affald begrænses mest muligt under hensyntagen til samfundsmæssige, teknologiske og økonomiske forhold, samt for at fremme en miljømæssigt forsvarlig håndtering af sådant affald, uanset hvor det bortskaffes [jf. navnlig litra a) og b)]. For det andet følger det af denne bestemmelse, at disse parter skal træffe passende foranstaltninger for at begrænse grænseoverskridende transport af farligt affald, undtagen når denne transport anses for at være i overensstemmelse med principperne om effektiv og miljømæssigt forsvarlig håndtering og foretages på en sådan måde, at menneskers sundhed og miljøet beskyttes mod de skadevirkninger, som kunne være en følge heraf [jf. navnlig litra d)]. For det tredje skal de nævnte parter i henhold til samme bestemmelse kræve, at oplysninger om planlagt grænseoverskridende transport af farligt affald fremlægges for de berørte stater, således at disse kan vurdere den planlagte transports virkninger på menneskers sundhed og på miljøet, og de skal samarbejde om udbredelse af oplysninger om en sådan transport med henblik på at forbedre en miljømæssigt forsvarlig håndtering af sådant affald og forebygge ulovlig transport på dette område [jf. navnlig litra f) og h)].

50 Navnlig beskrives i Baselkonventionens artikel 6 den procedure med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke, som finder anvendelse på enhver transport af affald, der er omfattet af denne konventions anvendelsesområde.

51 Baselkonventionens artikel 1, stk. 4, bestemmer ikke desto mindre, at affald hidrørende fra »normal skibsfart«, hvis udledning er omfattet af andre internationale aftaler, ikke er omfattet af denne konvention og følgelig er undtaget fra den procedure med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke, der er fastsat i denne konventions artikel 6.

52 I denne henseende skal det bemærkes, at det fremgår af første afsnit i præamblen til denne konvention, at farligt affald og andet affald samt grænseoverskridende transport heraf risikerer at forvolde skader for menneskers sundhed og for miljøet, og at staterne ifølge fjerde afsnit i denne præambel bør træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at håndteringen af farligt affald og andet affald, herunder grænseoverskridende transport og bortskaffelse, sker under hensyntagen til beskyttelsen af menneskers sundhed og af miljøet, uanset hvor bortskaffelsen af sådant affald finder sted. Det anføres endvidere i tiende afsnit i denne præambel, at en forstærket kontrol med grænseoverskridende transport af farligt affald og andet affald vil virke fremmende for en miljømæssigt forsvarlig håndtering og for en begrænsning af omfanget af den grænseoverskridende transport af dette affald.

53 Eftersom Baselkonventionens artikel 1, stk. 4, har karakter af en undtagelse fra anvendelsen af proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke til overførsel af farligt affald eller andet affald, således som fastsat i denne konvention, kan denne bestemmelse derfor ikke fortolkes på en måde, så den bringer opfyldelsen af de formål i fare, der forfølges med denne konvention, nemlig beskyttelse af menneskers sundhed og miljøet.

54 I Conti 11-dommens præmis 53, som den forelæggende ret har henvist til, fastslog Domstolen, at i henhold til artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006 er affald, der er opstået ombord på et skib som følge af dets havari, udelukket fra denne forordnings anvendelsesområde, »indtil det[te affald] losses med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse«.

55 For det første skal det imidlertid fremhæves, at Domstolen i denne doms præmis 48 bl.a. tydeliggjorde begrundelsen for den udelukkelse, der er fastsat i denne bestemmelse for så vidt angår det affald, der er opstået om bord på et skib som følge af dets havari på åbent hav, nemlig den pludselige og uforudsigelige opståen af denne art af affald, som i praksis gør det umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt for den ansvarlige for det pågældende skib rettidigt at få kendskab til de informationer, der er nødvendige for en korrekt anvendelse af denne forordnings regler om proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke, som skal sikre en effektiv overvågning og kontrol med overførsel af det nævnte affald som omhandlet i denne forordning.

56 For det andet præciserede Domstolen i Conti 11-dommens præmis 42, at eftersom den undtagelse, der er fastsat i artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006, kun gælder, »indtil dette affald losses med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse«, finder denne bestemmelse alene anvendelse, så længe det pågældende affald ikke har forladt skibet for at blive overført med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse.

57 Når en del af det affald, der er opstået som følge af et skibs havari på åbent hav, ligesom i tvisten i hovedsagen losses i en sikker havn – eventuelt med henblik på at blive genstand for en overførsel, der selv er underlagt en procedure med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke – opstår dog det spørgsmål, om den undtagelse, der er fastsat i artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006, opretholdes for så vidt angår den efterfølgende overførsel af den del af affaldet, som ikke er blevet losset fra dette skib.

58 I denne henseende skal det bemærkes, at der ved fortolkningen af en EU-retlig bestemmelse ikke blot skal tages hensyn til dennes ordlyd, men også til den sammenhæng, hvori den indgår, og til de målsætninger, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af (dom af 4.10.2024, Lindenapotheke, C-21/23, EU:C:2024:846, præmis 52 og den deri nævnte retspraksis).

59 Hvad angår den sammenhæng, hvori artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006 indgår, skal det anføres, at det fremgår af forordningens artikel 1, stk. 1, at der ved denne forordning indføres procedurer og kontrolordninger for overførsel af affald. Det følger heraf, at den nævnte forordning indfører en ordning, hvor proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke i henhold til de nærmere regler i forordningens afsnit II, kapitel 1, principielt finder anvendelse på enhver overførsel af affald, der er omfattet af forordningens anvendelsesområde.

60 For det første henviser begrebet »affald« som omhandlet i artikel 2, nr. 1), i forordning nr. 1013/2006 – hvilket begreb omfatter det mere særlige begreb »farligt affald« som defineret i forordningens artikel 2, nr. 2) – til artikel 1, stk. 1, litra a), i direktiv 2006/12, hvis ordlyd er gentaget i artikel 3, nr. 1), i direktiv 2008/98. Artikel 1, stk. 1, litra a), i direktiv 2006/12, sammenholdt med bilag I hertil, indeholder en særligt bred definition af begrebet »affald«,

nemlig ethvert stof eller enhver genstand, som henhører under en af kategorierne i dette bilag, og som indehaveren skiller sig af med eller agter eller er forpligtet til at skille sig af med. For det andet defineres i denne forordnings artikel 2, nr. 34), begrebet »overførsel« som »transport af affald bestemt til nyttiggørelse eller bortskaffelse«. Disse definitioner vidner således om EU-lovgivers ønske om at give den procedure med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke, der er fastsat i forordning nr. 1013/2006, et meget bredt anvendelsesområde.

61 Denne forordnings artikel 1, stk. 3, litra b), har ligeledes karakter af en undtagelse fra princippet om, at denne procedure skal anvendes i videst muligt omfang, og skal derfor fortolkes indskrænkende.

62 Hvad angår de målsætninger, der forfølges med forordning nr. 1013/2006, skal der erindres om, at det er angivet i første betragtning til denne forordning, at dens vigtigste målsætning er miljøbeskyttelse. Denne målsætning fremgår ligeledes af fjerde afsnit i præamblen til Baselkonventionen, hvori det er angivet, at de stater, der er parter i konventionen, bør træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at håndteringen af farligt affald og andet affald, herunder grænseoverskridende transport og bortskaffelse, sker under hensyntagen til beskyttelsen af menneskers sundhed og af miljøet, uanset hvor bortskaffelsen af sådant affald finder sted.

63 I dette øjemed fremhæves i syvende betragtning til denne forordning vigtigheden af at tilrettelægge og regulere overvågningen af og kontrollen med overførsler af affald på en sådan måde, at der tages hensyn til behovet for at bevare, beskytte og forbedre miljøkvaliteten og folkesundheden. Ligeledes anføres i ottende betragtning til denne forordning, under henvisning til kravet i Baselkonventionens artikel 4, stk. 2, litra d), vigtigheden af at begrænse overførsler af farligt affald til et minimum, som er foreneligt med en miljømæssigt forsvarlig og effektiv håndtering af sådant affald.

64 Det præciseres desuden i 14. betragtning til forordning nr. 1013/2006, at forpligtelsen til forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke i tilfælde af overførsel af affald har til formål at sikre optimal overvågning af og kontrol med affald, der ikke er opført i bilag III, III A eller III B til denne forordning, og som er bestemt til nyttiggørelse. Som det i det væsentlige fremgår af 36. betragtning til denne forordning, forudsætter en effektiv kontrol med overførsler af farligt affald et effektivt internationalt samarbejde og en informationsudveksling, hvilket ligeledes fremgår af 11. afsnit i præamblen til Baselkonventionen og af dennes artikel 10, stk. 1.

65 En opfyldelse af disse målsætninger kræver imidlertid, at det lægges til grund, at når en del af det affald, der er opstået som følge af et skibs havari på åbent hav, er blevet losset i en sikker havn med henblik på dets nyttiggørelse eller bortskaffelse, er andet affald, der kan tilskrives dette havari, og som forbliver på skibet for sammen med dette skib at blive overført til en anden havn med henblik på bortskaffelse eller nyttiggørelse, ikke længere i forhold til denne sidstnævnte overførsel omfattet af den undtagelse, der følger af anvendelsen af artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006.

66 Først og fremmest indfører denne forordning med henblik på gennemførelsen af Unionens forpligtelser i henhold til Baselkonventionen proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke som et centralt element i overvågningen af og kontrollen med overførsler af affald. Denne procedure gør det muligt at registrere oplysninger om selve forekomsten af dette affald og dets farlighed, således som det fremgår af denne forordnings artikel 4, der pålægger anmelderen at meddele oplysninger om bl.a. affaldets mængde, betegnelse, sammensætning og

bestemmelsessted. Som det fremgår af 14. betragtning til samme forordning, giver den nævnte procedure desuden de kompetente nationale myndigheder mulighed for at blive behørigt informeret om overførsler af affald, således at de kan træffe alle nødvendige foranstaltninger til at beskytte folkesundheden og miljøet, men tillige så de kan gøre begrundede indsigelser mod disse overførsler. Det ville imidlertid ikke alene skabe et hul i den overvågning og kontrol, som forordning nr. 1013/2006 foreskriver, men ville tillige risikere at fratage den procedure med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke, der er fastsat i denne forordning, enhver effektiv virkning, såfremt den undtagelse, der følger af anvendelsen af forordningens artikel 1, stk. 3, litra b), blev opretholdt i forhold til det affald, der er forblevet på det pågældende skib, under omstændigheder, hvor den ansvarlige for skibet med rimelighed er i stand til at få kendskab til de oplysninger, der er nødvendige for en korrekt anvendelse af denne procedure.

67 Henset til affaldsproducenternes særlige ansvar, således som dette er angivet i 18. betragtning til forordning nr. 1013/2006, kan det nemlig med rimelighed antages, at den ansvarlige for skibet råder over de oplysninger, der er nødvendige for en korrekt anvendelse af de regler, der er fastsat i denne forordning, når dette skib har anløbet en sikker havn for dér at losse en del af affaldet.

68 I øvrigt ville det formål, der består i at sikre en forsvarlig håndtering af affald og at begrænse overførsler heraf til et minimum, som er foreneligt med en miljømæssigt forsvarlig og effektiv håndtering af sådant affald – der er angivet i ottende betragtning til denne forordning, som udtrykkeligt henviser til Baselkonventionens artikel 4, stk. 2, litra d) – blive bragt i fare, hvis den ansvarlige for det pågældende skib, om bord på hvilket der var opstået affald som følge af skibets havari på åbent hav, efter losningen af en del af dette affald i en sikker havn, rådede over en skønsmargen med hensyn til iværksættelsen af proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke i forhold til den efterfølgende overførsel af det affald, der var forblevet på dette skib. Navnlig skal der anlægges en fortolkning af forordning nr. 1013/2006, der sikrer, at den ansvarlige for skibet ikke kan lægge vægt på andre hensyn end dem, der er knyttet til beskyttelsen af miljøet og menneskers sundhed ved at foretage overflødige overførsler af affald, som er uforenelige med målsætningen om at begrænse overførsler af affald til et minimum, som er foreneligt med en miljømæssigt forsvarlig og effektiv håndtering af sådant affald.

69 Dernæst defineres i artikel 4-17 i forordning nr. 1013/2006 præcist de betingelser, hvorunder proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke skal iværksættes og afsluttes. En sådan ramme bidrager til at sikre retssikkerheden for de erhvervsdrivende ved at gøre det muligt for producenter og transportører af affald, der er genstand for en overførsel, at kende omfanget af deres forpligtelser. Denne ramme gør det ligeledes muligt for de kompetente nationale myndigheder at udøve deres overvågnings- og kontrolbeføjelser. En fortolkning af denne forordnings artikel 1, stk. 3, litra b), hvorefter den undtagelse, der følger af anvendelsen af denne bestemmelse, når en del af det affald, der er opstået som følge af et skibs havari på åbent hav, losses i en sikker havn med henblik på dets nyttiggørelse eller bortskaffelse, ophører med at gælde for den efterfølgende overførsel af det affald, der er forblevet på dette skib, har til følge, at enhver usikkerhed med hensyn til nødvendigheden af at iværksætte den nævnte procedure for denne overførsel fjernes.

70 Endelig bidrager anvendelsen af proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke på overførslen af det affald, der er forblevet på det pågældende skib, til opfyldelsen af målsætningen om ansvarliggørelse af affaldsproducenterne i deres miljømæssigt forsvarlige håndtering, således som det i det væsentlige er angivet i 18. betragtning til forordning nr. 1013/2006. Den ansvarlige

for det skib, der har losset en del af affaldet, skal nemlig vælge en overførsel af det på dette skib forblevne affald, som bedst muligt opfylder kravene om beskyttelse af miljøet og menneskers sundhed, således som de er fastsat i denne forordning.

71 Den fortolkning, der er afspejlet i denne doms præmis 65-70, gør sig så meget desto mere gældende, når affald som følge af en brand er sammensmeltet med skibet, hvilket gør en streng individualisering af dette affald særligt vanskelig eller endog umulig. I denne situation kræver anvendelsen af proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke på selve skibet, at den ansvarlige for skibet vælger en overførsel, der muliggør en sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af dette, således som det fremgår af 35. betragtning til denne forordning.

72 Under disse omstændigheder skal det fastslås, at affald, der er opstået om bord på et skib som følge af dettes havari på åbent hav, og som, efter at en del af dette affald er blevet losset i en sikker havn med henblik på dets nyttiggørelse eller bortskaffelse, er forblevet på dette skib for sammen med dette skib at blive overført med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse, ikke kan udelukkes fra anvendelsesområdet for forordning nr. 1013/2006 på grundlag af denne forordnings artikel 1, stk. 3, litra b).

73 En sådan fortolkning af denne bestemmelse, hvorefter den deri fastsatte undtagelse kun finder anvendelse, indtil losningen i en sikker havn af alt eller en del af det affald, der er opstået om bord på et skib som følge af et havari på åbent hav, er i overensstemmelse med, hvad der er fastsat i Baselkonventionens artikel 1, stk. 4, idet denne fortolkning ikke bringer den målsætning om beskyttelse af menneskers sundhed og miljøet, der forfølges med denne konvention, i fare.

74 For det andet, og henset til, at artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006 kan fortolkes i overensstemmelse med Baselkonventionen, er det ikke nødvendigt at vurdere, dels om denne konventions art og opbygning er til hinder for, at Domstolen kan foretage en undersøgelse af gyldigheden af en EU-retsakt i forhold til denne konvention, dels om de bestemmelser i denne konvention, der er blevet påberåbt med henblik på denne undersøgelse, indholdsmæssigt fremstår som ubetingede og tilstrækkeligt præcise (dom af 21.12.2011, Air Transport Association of America m.fl., C-366/10, EU:C:2011:864, præmis 53 og 54 og den deri nævnte retspraksis, og af 4.10.2024, Litauen m.fl. mod Parlament og Rådet (Mobilitetspakken), C-541/20 – C-555/20, EU:C:2024:818, præmis 1036).

75 I det foreliggende tilfælde fremgår det af forelæggelsesafgørelsen, at en del af det affald, der opstod om bord på *Flaminia* som følge af dette skibs havari på åbent hav, og i forhold hvilket det er ubestridt, at det udgør farligt affald som omhandlet i artikel 2, nr. 2), i forordning nr. 1013/2006, blev losset efter dette skibs anløb af havnen i Wilhelmshaven. Den forelæggende ret har anført, at denne del af affaldet består af slukningsvand fra den brand, der opstod på dette skib, som kunne oppumpes med henblik på at blive overført til havnen i Odense med henblik på dets nyttiggørelse eller bortskaffelse, samt en del af slukningsslammet.

76 Det fremgår ligeledes af forelæggelsesafgørelsen, at det øvrige affald, der kunne tilskrives denne brand, og som hverken kunne oppumpes eller losses, herunder bl.a. restprodukter i form af metalskrot, slam og lastrester, forblev om bord på *Flaminia* for sammen med dette skib at blive overført til havnen i Mangalia med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse.

77 Det følger heraf, at det affald, der blev overført fra havnen i Wilhelmshaven til havnen i Mangalia, var omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 1013/2006, således at denne overførsel skulle underlægges den procedure med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke, der er fastsat i denne forordning.

78 I modsætning til, hvad der gælder under de omstændigheder, der er omhandlet i Conti 11-dommens præmis 48, kan det således antages, at den ansvarlige for *Flaminia* efter losningen af en del af den samlede affaldsmasse, der var opstået på dette skib, med rimelighed var i stand til at råde over oplysninger om mængden og arten af det resterende affald på dette skib med henblik på at tilrettelægge en miljømæssigt forsvarlig håndtering af dette affald og sikre, at overførslen heraf blev begrænset til et minimum, som var foreneligt med en sådan håndtering.

79 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det første spørgsmål besvares med, at artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006 skal fortolkes således, at den udelukkelse fra denne forordnings anvendelsesområde, som denne bestemmelse fastsætter, og som omfatter affald, der er opstået om bord på et skib som følge af dettes havari på åbent hav, indtil dette affald losses med henblik på dets nyttiggørelse eller bortskaffelse, ikke længere gælder for affald, der er forblevet ombord på dette skib, for at det sammen med skibet skal overføres med henblik på dets nyttiggørelse eller bortskaffelse, efter at en del af dette affald er blevet losset i en sikker havn med henblik på dets nyttiggørelse eller bortskaffelse, idet denne fortolkning er i overensstemmelse med Baselkonventionens artikel 1, stk. 4.

Det andet spørgsmål

80 Oplysningerne til besvarelsen af det andet spørgsmål følger af besvarelsen af det første spørgsmål.

Sagsomkostninger

81 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Store Afdeling) for ret:

Artikel 1, stk. 3, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1013/2006 af 14. juni 2006 om overførsel af affald skal fortolkes således, at den udelukkelse fra denne forordnings anvendelsesområde, som denne bestemmelse fastsætter, og som omfatter affald, der er opstået om bord på et skib som følge af dettes havari på åbent hav, indtil dette affald losses med henblik på dets nyttiggørelse eller bortskaffelse, ikke længere gælder for affald, der er forblevet ombord på dette skib, for at det sammen med skibet skal overføres med henblik på dets nyttiggørelse eller bortskaffelse, efter at en del af dette affald er blevet losset i en sikker havn med henblik på dets nyttiggørelse eller bortskaffelse, idet denne fortolkning er i overensstemmelse med artikel 1, stk. 4, i konventionen om kontrol med grænseoverskridende overførsel af farligt affald og bortskaffelsen heraf, som blev undertegnet i Basel den 22. marts 1989 og godkendt på Det Europæiske Økonomiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 93/98/EØF af 1. februar 1993.

Underskrifter