Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 21ης Ιανουαρίου 2025*

«Προδικαστική παραπομπή – Περιβάλλον – Μεταφορά αποβλήτων – Οδηγία 2006/12/ΕΚ – Οδηγία 2008/98/ΕΚ – Έννοια του όρου "απόβλητα" – Σύμβαση της Βασιλείας για τον έλεγχο των διασυνοριακών κινήσεων επικίνδυνων αποβλήτων και της επεξεργασίας τους – Άρθρο 1, παράγραφος 4 – Κανονισμός (ΕΚ) 1013/2006 – Απόβλητα τα οποία υπόκεινται στη διαδικασία της προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης – Μεταφορά αποβλήτων στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης – Άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β' – Κύρος – Ερμηνεία σύμφωνη προς τη Σύμβαση της Βασιλείας – Απόβλητα τα οποία δημιουργούνται επί πλοίου κατόπιν ατυχήματός του στην ανοικτή θάλασσα – Έννοια της "εκφόρτωσης των αποβλήτων" – Μερική εκφόρτωση αποβλήτων σε ασφαλή λιμένα»

Στην υπόθεση C-188/23,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Oberlandesgericht München (ανώτερο περιφερειακό δικαστήριο Μονάχου, Γερμανία) με απόφαση της 14ης Μαρτίου 2023, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 23 Μαρτίου 2023, στο πλαίσιο της δίκης

Land Niedersachsen

κατά

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

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, Πρόεδρο, F. Biltgen, K. Jürimäe, K. Λυκούργο, I. Jarukaitis, M. L. Arastey Sahún, S. Rodin, A. Kumin, N. Jääskinen και Δ. Γρατσία, προέδρους τμήματος, E. Regan, I. Ziemele (εισηγήτρια) και J. Passer, δικαστές,

γενική εισαγγελέας: T. Ćapeta

γραμματέας: A. Juhász-Tóth, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 27ης Φεβρουαρίου 2024,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– το Land Niedersachsen, εκπροσωπούμενο από τους H. Jacobj, R. van der Hout και S. Walter, Rechtsanwälte,

– η Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS «MSC Flaminia», εκπροσωπούμενη από τους J.-E. Pötschke και W. Steingröver, Rechtsanwälte,

– η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους B. Fodda, B. Herbaut και M. Raux,

– το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκπροσωπούμενο από την G. C. Bartram και τον W. D. Kuzmienko,

– το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκπροσωπούμενο από τις T. Haas και A. Maceroni,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τις M. Escobar Gomez, M. Bruti Liberati, L. Haasbeek και τον M. Noll-Ehlers,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 16ης Μαΐου 2024,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά το κύρος και την ερμηνεία του άρθρου 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού (ΕΚ) 1013/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 2006, για τις μεταφορές αποβλήτων (ΕΕ 2006, L 190, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του Land Niedersachsen (ομόσπονδου κράτους της Κάτω Σαξονίας, Γερμανία) και της Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS «MSC Flaminia» (στο εξής: Conti), σχετικά με την αποκατάσταση της ζημίας την οποία η τελευταία υποστηρίζει ότι υπέστη λόγω του ότι το ομόσπονδο κράτος της Κάτω Σαξονίας της επέβαλε την υποχρέωση να εφαρμόσει τη διαδικασία προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης όσον αφορά τη μεταφορά αποβλήτων ευρισκόμενων επί του πλοίου MSC Flaminia (στο εξής: Flaminia) κατόπιν ατυχήματος του πλοίου αυτού στην ανοικτή θάλασσα.

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

Η Σύμβαση της Βιέννης περί του Δικαίου των Συνθηκών

3 Το άρθρο 31 της Σύμβασης της Βιέννης περί του δικαίου των συνθηκών, της 23ης Μαΐου 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, τόμος 1155, σ. 331), το οποίο φέρει τον τίτλο «Γενικός κανόνας ερμηνείας», ορίζει τα εξής:

«1. Μία συνθήκη πρέπει να ερμηνεύεται με καλή πίστη σύμφωνα με τη συνήθη έννοια που αποδίδεται στους όρους της συνθήκης στο σύνολό τους και υπό το φως του αντικειμένου και του σκοπού της.

2. Για το σκοπό της ερμηνείας της συνθήκης, το σύνολο της συνθήκης περιλαμβάνει, εκτός από το κείμενο, συμπεριλαμβανομένων του προοιμίου και των παραρτημάτων:

α) κάθε συμφωνία που αναφέρεται στη συνθήκη και που έγινε μεταξύ όλων των μερών επ' ευκαιρία της συνάψεως της συνθήκης,

β) κάθε έγγραφο που συνετάγη από ένα η περισσότερα μέρη επ' ευκαιρία της συνάψεως της συνθήκης και που έχει γίνει αποδεκτό από τα άλλα μέρη ως έγγραφο που έχει σχέση με τη συνθήκη.

[…]»

Η Σύμβαση της Βασιλείας

4 Κατά το πρώτο, το τρίτο, το τέταρτο, το πέμπτο, το δέκατο, το ενδέκατο και το δέκατο πέμπτο εδάφιο του προοιμίου της Σύμβασης για τον έλεγχο της διασυνοριακής διακίνησης επικίνδυνων αποβλήτων και της διάθεσής τους, η οποία υπογράφηκε στη Βασιλεία στις 22 Μαρτίου 1989 και εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας με την απόφαση 93/98/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 1ης Φεβρουαρίου 1993 (ΕΕ 1993, L 39, σ. 1), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης (στο εξής: Σύμβαση της Βασιλείας):

«[Τα Μέρη της παρούσας Σύμβασης] συνειδητοποιώντας ότι τα επικίνδυνα απόβλητα και άλλα απόβλητα, καθώς και οι διασυνοριακές κινήσεις αυτών των αποβλήτων, δημιουργούν τον κίνδυνο να προκληθούν βλάβες στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον,

[…]

[…] ο πιο αποτελεσματικός τρόπος προστασίας της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος από τους κινδύνους που παρουσιάζουν αυτά τα απόβλητα, συνίσταται στη μείωση της παραγωγής τους στο ελάχιστο από άποψη ποσότητας και/ή ενδεχόμενου κινδύνου,

[…] τα Κράτη οφείλουν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα, ούτως ώστε η διάθεση των επικίνδυνων αποβλήτων και άλλων αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών κινήσεων και της επεξεργασίας τους, να είναι συμβατή με την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος, οποιοσδήποτε και αν είναι ο τόπος όπου γίνεται η επεξεργασία αυτών των αποβλήτων,

[…] τα Κράτη οφείλουν να μεριμνούν, ώστε ο παραγωγός να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του σχετικά με τη μεταφορά και την επεξεργασία των επικίνδυνων αποβλήτων και άλλων αποβλήτων, με τρόπο που να είναι συμβατός με την προστασία του περιβάλλοντος. οποιοσδήποτε κι αν είναι ο τόπος όπου γίνεται η επεξεργασία αυτών των αποβλήτων,

[…]

[…] ο αυξημένος έλεγχος των διασυνοριακών κινήσεων των επικίνδυνων αποβλήτων και άλλων αποβλήτων, θα ενθαρρύνει μία οικολογικά ορθολογική διάθεση αυτών των αποβλήτων και μία μείωση του όγκου των εν λόγω διασυνοριακών κινήσεων,

[…] τα Κράτη οφείλουν να λαμβάνουν μέτρα για να διασφαλίζουν την προσήκουσα ανταλλαγή πληροφοριών και τον αποτελεσματικό έλεγχο των διασυνοριακών κινήσεων των επικίνδυνων αποβλήτων και άλλων αποβλήτων που προέρχονται και κατευθύνονται από και προς αυτά τα Κράτη,

[…]

[…] τα Κράτη υποχρεώνονται να τηρούν τις διεθνείς τους υποχρεώσεις σχετικά με την προστασία της ανθρώπινης υγείας, καθώς και την προστασία και διαφύλαξη του περιβάλλοντος και […] υπέχουν ευθύνη γι' αυτό σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο».

5 Το άρθρο 1 της Σύμβασης αυτής, το οποίο φέρει τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης», προβλέπει τα εξής:

«1. Για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης, τα παρακάτω απόβλητα που γίνονται αντικείμενο διασυνοριακών κινήσεων, θα θεωρούνται ως "επικίνδυνα απόβλητα":

α) Τα απόβλητα που ανήκουν σε μία από τις κατηγορίες που περιγράφονται στο Παράρτημα Ι, εκτός εάν δεν έχουν κανένα από τα χαρακτηριστικά που προσδιορίζονται στο Παράρτημα ΙΙΙ, και

β) Τα απόβλητα στα οποία δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του εδαφίου (α), αλλά καθορίζονται ή θεωρούνται ως επικίνδυνα από την εσωτερική νομοθεσία του Μέρους εξαγωγής, εισαγωγής ή διέλευσης.

2. Για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης, τα απόβλητα που ανήκουν σε μία από τις κατηγορίες που περιγράφονται στο Παράρτημα ΙΙ και γίνονται αντικείμενο διασυνοριακών κινήσεων θα θεωρούνται ως "άλλα απόβλητα".

[…]

4. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας Σύμβασης τα απόβλητα που προέρχονται από την κανονική λειτουργία ενός πλοίου και η απόρριψή τους αποτελεί αντικείμενο ενός άλλου διεθνούς οργάνου.»

6 Το άρθρο 4 της Σύμβασης της Βασιλείας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Γενικές υποχρεώσεις», ορίζει τα εξής:

«[…]

2. Κάθε Μέρος προβαίνει σε ανάλογες ρυθμίσεις ώστε:

α) Να επιδιώκει τη μείωση στο ελάχιστο της παραγωγής επικίνδυνων αποβλήτων και άλλων αποβλήτων στο εσωτερικό της Χώρας, λαμβάνοντας υπόψη τα κοινωνικά, τεχνολογικά και οικονομικά δεδομένα.

β) Να διασφαλίζει την εγκαθίδρυση κατάλληλων εγκαταστάσεων επεξεργασίας οι οποίες θα πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να βρίσκονται στο εσωτερικό της Χώρας, οποιοσδήποτε κι αν είναι ο χώρος της επεξεργασίας τους, με σκοπό μία οικολογικά ορθολογική διάθεση των επικίνδυνων αποβλήτων και άλλων αποβλήτων.

[…]

δ) Να επιδιώκει τη μείωση στο ελάχιστο των διασυνοριακών κινήσεων επικίνδυνων αποβλήτων και άλλων αποβλήτων, σε συνάρτηση με μία αποτελεσματική και οικολογικά ορθολογική διάθεση των εν λόγω αποβλήτων και την πραγματοποίηση των κινήσεων αυτών με τρόπο ώστε να προστατεύεται η ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον από τις επιβλαβείς επιπτώσεις που θα μπορούσαν να προέλθουν από τις κινήσεις αυτές.

[…]

ζ) Να απαιτεί να κοινοποιούνται οι πληροφορίες για τις προβλεπόμενες διασυνοριακές κινήσεις επικίνδυνων αποβλήτων και άλλων αποβλήτων στα ενδιαφερόμενα Κράτη, σύμφωνα με το Παράρτημα V-A, ώστε να μπορούν να εκτιμούν τις συνέπειες των προβλεπόμενων κινήσεων στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον.

[…]

θ) Να συνεργάζεται με άλλα Μέρη και άλλους ενδιαφερόμενους οργανισμούς, απευθείας και με τη διαμεσολάβηση της γραμματείας, σε δραστηριότητες που να αποβλέπουν κυρίως στη διάδοση των πληροφοριών για τις διασυνοριακές κινήσεις επικίνδυνων αποβλήτων και άλλων αποβλήτων, με σκοπό να βελτιώνεται η οικολογικά ορθολογική διάθεση των εν λόγω αποβλήτων και να παρεμποδίζεται η παράνομη διακίνηση.

[…]»

7 Το άρθρο 6 της Σύμβασης αυτής, το οποίο φέρει τον τίτλο «Διασυνοριακές κινήσεις μεταξύ Μερών», προβλέπει τα εξής:

«1. Το Κράτος εξαγωγής, μέσω της αρμόδιας αρχής του, πληροφορεί εγγράφως ή απαιτεί από τον παραγωγό ή τον εξαγωγέα να πληροφορήσει εγγράφως την αρμόδια αρχή των

ενδιαφερόμενων Κρατών για κάθε προβλεπόμενη διασυνοριακή κίνηση επικίνδυνων αποβλήτων ή άλλων αποβλήτων. Οι γνωστοποιήσεις αυτές πρέπει να περιέχουν τις δηλώσεις και τις πληροφορίες, που προσδιορίζονται στο Παράρτημα V-Α και να έχουν συνταχθεί σε μία γλώσσα αποδεκτή για το Κράτος εισαγωγής. Μια μόνο κοινοποίηση αποστέλλεται σε καθένα από τα ενδιαφερόμενα Κράτη.

2. Το Κράτος εισαγωγής αναγγέλλει εγγράφως τη λήψη της κοινοποίησης προς αυτόν που την έστειλε, συναινώντας στην κίνηση με ή χωρίς επιφύλαξη, ή αρνούμενο την άδεια της κίνησης ή ζητώντας συμπληρωματικές πληροφορίες. Ένα αντίγραφο της οριστικής απάντησης του Κράτους εισαγωγής αποστέλλεται στις αρμόδιες αρχές των ενδιαφερόμενων Κρατών που είναι Μέρη.

3. Το Κράτος εξαγωγής δεν επιτρέπει στον παραγωγό ή τον εξαγωγέα να αρχίσει τη διασυνοριακή κίνηση πριν να λάβει έγγραφη διαβεβαίωση ότι:

α) ο συντάξας την κοινοποίηση έλαβε την έγγραφη συναίνεση του Κράτους εισαγωγής και ότι

β) ο συντάξας την κοινοποίηση έλαβε από το Κράτος εισαγωγής διαβεβαίωση για την ύπαρξη ενός συμβολαίου μεταξύ του εξαγωγέα και του προβαίνοντα σε επεξεργασία, που να προσδιορίζει την οικολογικά ορθολογική διάθεση των εν λόγω αποβλήτων.

[…]»

8 Το άρθρο 10, παράγραφος 1, της εν λόγω Σύμβασης προβλέπει τα ακόλουθα:

«Τα Μέρη συνεργάζονται μεταξύ τους, με σκοπό τη βελτίωση και διασφάλιση της οικολογικά ορθολογικής διάθεσης των επικίνδυνων αποβλήτων και άλλων αποβλήτων.»

9 Το παράρτημα Ι της ίδιας Σύμβασης περιλαμβάνει κατάλογο των κατηγοριών αποβλήτων που υπόκεινται στον προβλεπόμενο από την εν λόγω Σύμβαση έλεγχο.

10 Το παράρτημα ΙΙ της Σύμβασης της Βασιλείας ορίζει τις κατηγορίες αποβλήτων που απαιτούν ειδική εξέταση.

11 Το παράρτημα VIII της Σύμβασης αυτής περιλαμβάνει κατάλογο των αποβλήτων που θεωρούνται επικίνδυνα σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο α′, της εν λόγω Σύμβασης.

Το δίκαιο της Ένωσης

Η οδηγία 2006/12/ΕΚ

12 Το άρθρο 1 της οδηγίας 2006/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2006, περί των στερεών αποβλήτων (ΕΕ 2006, L 114, σ. 9), προέβλεπε στην παράγραφο 1, στοιχείο α′, τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

α) “απόβλητο”: κάθε ουσία ή αντικείμενο που εμπίπτει στις κατηγορίες του παραρτήματος Ι και το οποίο ο κάτοχός του απορρίπτει ή προτίθεται ή υποχρεούται να απορρίψει·

[…]».

13 Η οδηγία 2006/12 καταργήθηκε με την οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών (ΕΕ 2008, L 312, σ. 3). Η διάταξη του άρθρου 1, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 2006/12 επαναλαμβάνεται, κατ' ουσίαν, στο άρθρο 3, σημείο 1, της οδηγίας 2008/98.

Ο κανονισμός 1013/2006

14 Κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 1, 3, 7, 8, 14, 18, 35 και 36 του κανονισμού 1013/2006:

«(1) Ο κύριος και εξέχων στόχος και συνιστώσα του παρόντος κανονισμού είναι η προστασία του περιβάλλοντος, οι δε επιπτώσεις του στο διεθνές εμπόριο έχουν μόνον συμπτωματικό χαρακτήρα.

[…]

(3) Η απόφαση [93/98] […] αφορούσε τη σύναψη, για λογαριασμό της Κοινότητας, της Σύμβασης της Βασιλείας […], στην οποία η Κοινότητα είναι μέρος από το 1994. Με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 259/93 [του Συμβουλίου, της 1ης Φεβρουαρίου 1993, σχετικά με την παρακολούθηση και τον έλεγχο των μεταφορών αποβλήτων στο εσωτερικό της Κοινότητας, καθώς και κατά την είσοδο και έξοδό τους (ΕΕ 1993, L 30, σ. 1)], το Συμβούλιο [της Ευρωπαϊκής Ένωσης] θέσπισε κανόνες για τον περιορισμό και τον έλεγχο των εν λόγω μεταφορών, με σκοπό, μεταξύ άλλων, να συμφωνήσει για το υπάρχον κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου των μεταφορών αποβλήτων, με τις απαιτήσεις της Σύμβασης της Βασιλείας.

[…]

(7) Είναι σημαντικό να οργανωθούν και να ρυθμισθούν η παρακολούθηση και ο έλεγχος των μεταφορών αποβλήτων ούτως ώστε να ληφθεί υπόψη η ανάγκη διατήρησης, προστασίας και βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας και να επιδιωχθεί η ευρύτερη ενιαία εφαρμογή του κανονισμού σε ολόκληρη την Κοινότητα.

(8) Είναι σημαντικό επίσης να υπάρχει κατά νουν η απαίτηση του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο δ) της Σύμβασης της Βασιλείας ότι πρέπει να μειωθούν στο ελάχιστο οι μεταφορές επικίνδυνων αποβλήτων, σε συνάρτηση με την αποτελεσματική και περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση των εν λόγω αποβλήτων.

[…]

(14) Στην περίπτωση των μεταφορών αποβλήτων προοριζόμενων για εργασίες διάθεσης και αποβλήτων που δεν απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙΙ, ΙΙΙΑ ή ΙΙΙΒ προοριζόμενων για εργασίες αξιοποίησης, είναι σκόπιμο να εξασφαλίζεται η βέλτιστη παρακολούθηση και ο έλεγχος, με απαίτηση προηγούμενης γραπτής συγκατάθεσης για τις μεταφορές αυτές. Η εν λόγω διαδικασία θα πρέπει, με τη σειρά της, να προϋποθέτει προηγούμενη κοινοποίηση, η οποία θα καθιστά δυνατή τη δέουσα ενημέρωση των αρμόδιων αρχών ώστε να είναι αυτές σε θέση να λαμβάνουν κάθε απαραίτητο μέτρο για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος. Θα πρέπει επίσης να καθιστά δυνατό στις αρχές αυτές να προβάλλουν αιτιολογημένες αντιρρήσεις για τη συγκεκριμένη μεταφορά.

[…]

(18) Έχοντας υπόψη την ευθύνη των παραγωγών αποβλήτων για την περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση των αποβλήτων, τα έγγραφα κοινοποίησης και μεταφοράς για τις μεταφορές αποβλήτων θα πρέπει, όπου είναι πρακτικά δυνατόν, να συμπληρώνονται από τους παραγωγούς αποβλήτων.

[…]

(35) Επιβάλλεται να εξασφαλισθεί η ασφαλής και περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση της διάλυσης πλοίων, ώστε να προστατεύονται η ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον. […]

(36) Η αποτελεσματική διεθνής συνεργασία όσον αφορά τον έλεγχο των μεταφορών αποβλήτων είναι αποφασιστικής σημασίας για να εξασφαλίζεται ο έλεγχος των μεταφορών επικίνδυνων αποβλήτων. Θα πρέπει να προαχθούν η ανταλλαγή πληροφοριών, ο επιμερισμός αρμοδιοτήτων και οι προσπάθειες σύμπραξης μεταξύ της Κοινότητας και των κρατών μελών της και των τρίτων χωρών, με σκοπό την εξασφάλιση της ορθής διαχείρισης των αποβλήτων.»

15 Το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού ορίζει τα εξής:

«1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει διαδικασίες και καθεστώτα ελέγχου για τις μεταφορές αποβλήτων, ανάλογα με την προέλευση, τον προορισμό και το δρομολόγιο της μεταφοράς, τον τύπο των μεταφερομένων αποβλήτων και τον τύπο επεξεργασίας στον οποίο πρόκειται να υποβληθούν τα απόβλητα στον προορισμό τους.

[…]

3. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού τα ακόλουθα:

α) οι εκφορτώσεις στην ξηρά αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων των λυμάτων και καταλοίπων, που δημιουργούνται από την κανονική λειτουργία των πλοίων και των εξεδρών ανοικτής θαλάσσης, εφόσον τα απόβλητα αυτά υπόκεινται στις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, [η οποία υπεγράφη στο Λονδίνο στις 2 Νοεμβρίου 1973, όπως έχει συμπληρωθεί με το πρωτόκολλο της 17ης Φεβρουαρίου 1978] (Marpol 73/78), ή άλλων δεσμευτικών διεθνών πράξεων·

β) τα απόβλητα που δημιουργούνται επί των οχημάτων, των τραίνων, των αεροσκαφών και των πλοίων, μέχρις ότου τα εν λόγω απόβλητα εκφορτωθούν προκειμένου να αξιοποιηθούν ή να διατεθούν·

[…]».

16 Το άρθρο 2 του εν λόγω κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

[…]

1) “απόβλητα”, τα απόβλητα όπως ορίζονται με το άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας [2006/12]·

2) “επικίνδυνα απόβλητα”, τα απόβλητα όπως ορίζονται με το άρθρο 1 παράγραφος 4 της οδηγίας 91/689/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 1991, για τα επικίνδυνα απόβλητα [(ΕΕ 1991, L 377, σ. 20), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 94/31/ΕΚ, της 27ης Ιουνίου 1994 (ΕΕ 1994, L 168, σ. 28)]·

[…]

8) “περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση”, η λήψη όλων των πρακτικά δυνατόν μέτρων ώστε να εξασφαλίζεται ότι η διαχείριση των αποβλήτων λαμβάνει χώρα έτσι ώστε να προστατεύονται η ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον από τις δυσμενείς επιπτώσεις που ενδέχεται να προκύψουν από τα εν λόγω απόβλητα·

[…]

34) “μεταφορά”, η μεταφορά αποβλήτων που προορίζονται για αξιοποίηση ή διάθεση, η οποία έχει προγραμματισθεί ή πραγματοποιείται:
   α) μεταξύ μιας χώρας και άλλης χώρας· ή
   β) μεταξύ μιας χώρας και υπερπόντιων χωρών και εδαφών ή άλλων περιοχών που τελούν υπό την προστασία της εν λόγω χώρας· ή
   γ) μεταξύ μιας χώρας και οιασδήποτε χερσαίας περιοχής, η οποία δεν αποτελεί μέρος καμιάς χώρας κατά το διεθνές δίκαιο· ή
   δ) μεταξύ μιας χώρας και της Ανταρκτικής· ή
   ε) από μια χώρα, μέσω οιασδήποτε από τις περιοχές που αναφέρονται ανωτέρω· ή
   στ) εντός μιας χώρας, μέσω οποιασδήποτε από τις περιοχές που αναφέρονται ανωτέρω, και η οποία εκκινεί και τερματίζει στην ίδια χώρα· ή
   ζ) από γεωγραφική περιοχή εκτός της δικαιοδοσίας οιασδήποτε χώρας, προς μια χώρα·

[…]».

17 Στον τίτλο ΙΙ του ίδιου κανονισμού, ο οποίος επιγράφεται «Μεταφορές εντός της Κοινότητας με ή χωρίς διαμετακόμιση μέσω τρίτων χωρών», περιλαμβάνεται το άρθρο 3, παράγραφος 1, το οποίο ορίζει τα εξής:

«Οι μεταφορές των ακόλουθων αποβλήτων υπόκεινται στη διαδικασία της προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης, κατά τα οριζόμενα από τις διατάξεις του παρόντος τίτλου:

α) εάν προορίζονται για εργασίες διάθεσης:

   όλα τα απόβλητα·

β) εάν προορίζονται για εργασίες αξιοποίησης:
   i) τα απόβλητα που απαριθμούνται στο παράρτημα IV, περιλαμβανομένων και των αποβλήτων που απαριθμούνται στα παραρτήματα ΙΙ και VIII της Σύμβασης της Βασιλείας·
   ii) τα απόβλητα που απαριθμούνται στο παράρτημα IVA·
   iii) τα απόβλητα που δεν είναι ταξινομημένα σε ενιαία καταχώριση σε κανένα από τα παραρτήματα ΙΙΙ, ΙΙΙΒ, IV ή IVA·

iv) τα μείγματα αποβλήτων που δεν είναι ταξινομημένα σε ενιαία καταχώριση σε κανένα από τα παραρτήματα III, IIIB, IV ή IVA, εκτός αν απαριθμούνται στο παράρτημα IIIA.»

18 Το κεφάλαιο 1 του τίτλου II του κανονισμού 1013/2006, το οποίο περιλαμβάνει τα άρθρα 4 έως 17, περιγράφει τη διαδικασία της προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης.

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

19 Το Flaminia είναι πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων το οποίο ανήκει στην Conti και το οποίο έφερε γερμανική σημαία κατά το κρίσιμο στην υπόθεση της κύριας δίκης διάστημα.

20 Στις 14 Ιουλίου 2012, κατά τη διάρκεια ταξιδιού από το Charleston (Ηνωμένες Πολιτείες) προς την Αμβέρσα (Βέλγιο), ξέσπασε στο Flaminia πυρκαγιά, συνοδευόμενη από εκρήξεις, ενώ το πλοίο αυτό μετέφερε 4 808 εμπορευματοκιβώτια, εκ των οποίων 151 περιείχαν «επικίνδυνα υλικά». Αφού η πυρκαγιά τέθηκε υπό έλεγχο, η Conti έλαβε, στις 21 Αυγούστου 2012, άδεια ρυμούλκησης του πλοίου στα γερμανικά χωρικά ύδατα. Σύμφωνα με το από 25 Αυγούστου 2012 έγγραφο του Havariekommando (επιχειρησιακού κέντρου έκτακτης θαλάσσιας ανάγκης, Γερμανία), η Conti υποχρεώθηκε να καταρτίσει σχέδιο περαιτέρω ενεργειών και να υποδείξει ενδεχόμενους αντισυμβαλλομένους για την εφαρμογή των σχετικών μέτρων.

21 Στις 9 Σεπτεμβρίου 2012 το πλοίο ρυμουλκήθηκε στο Wilhelmshaven (Γερμανία).

22 Η Conti ανέλαβε έναντι των γερμανικών αρχών την υποχρέωση, μεταξύ άλλων, να μεριμνήσει για την ασφαλή μεταφορά του πλοίου σε επισκευαστικό ναυπηγείο ευρισκόμενο στη Mangalia (Ρουμανία) και να διασφαλίσει την κατάλληλη επεξεργασία των ουσιών που βρίσκονταν επί του πλοίου.

23 Με το από 30 Νοεμβρίου 2012 έγγραφό του, το Niedersächsisches Umweltministerium (Υπουργείο Περιβάλλοντος του ομόσπονδου κράτους της Κάτω Σαξονίας, Γερμανία) ενημέρωσε την Conti ότι το ίδιο το πλοίο «καθώς και το ευρισκόμενο επί του πλοίου πυροσβεστικό υγρό, όπως και οι λάσπες και το άχρηστο μέταλλο, [έπρεπε] να χαρακτηρισθούν ως απόβλητα» και ότι, ως εκ τούτου, η μεταφορά τους υπέκειτο σε διαδικασία προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης. Με επιστολή της 3ης Δεκεμβρίου 2012, η Conti αντιτάχθηκε στην εκτίμηση αυτή.

24 Με απόφαση της 4ης Δεκεμβρίου 2012, η Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (επιθεώρηση εργασίας Oldenburg, Γερμανία) υποχρέωσε την Conti να ακολουθήσει τη διαδικασία αυτή λόγω της ύπαρξης επί του Flaminia άχρηστου μετάλλου καθώς και πυροσβεστικού υγρού αναμεμιγμένου με λάσπη και υπολείμματα φορτίου. Επιπλέον, απαγορεύθηκε στην Conti η απομάκρυνση του πλοίου πριν από την περάτωση της εν λόγω διαδικασίας και την υποβολή, στη γερμανική γλώσσα, ενός επαληθεύσιμου σχεδίου διάθεσης των αποβλήτων.

25 Στις 21 Δεκεμβρίου 2012 εκφορτώθηκε το άθικτο φορτίο και επιβεβαιώθηκε η ικανότητα πλεύσης του πλοίου σε ύψος κύματος μέχρι έξι μέτρα.

26 Κινήθηκε και ολοκληρώθηκε διαδικασία προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης για τη μεταφορά του πυροσβεστικού υγρού στον λιμένα του Odense (Δανία). Η απάντληση του πυροσβεστικού υγρού ξεκίνησε στις 18 Φεβρουαρίου 2013. Μόλις κατέστη δυνατή η εκτίμηση της ποσότητας του αφρού πυρόσβεσης που δεν μπορούσε να απαντληθεί, συνεχίστηκε, στις 26 Φεβρουαρίου 2013, η διαδικασία με τις ρουμανικές αρχές.

27 Η άδεια απόπλου, η οποία ζητήθηκε για τις 4 Μαρτίου 2013, εκδόθηκε την 1η Μαρτίου 2013. Ωστόσο, πριν μπορέσει το Flaminia να αποπλεύσει από τον λιμένα, χρειάστηκε να εκφορτωθούν 30 εμπορευματοκιβώτια με απόβλητα, διαδικασία που διήρκεσε μέχρι τις 7 Μαρτίου 2013. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης με τις ρουμανικές αρχές, το πλοίο, το οποίο περιείχε 24 000 τόνους αποβλήτων, μπόρεσε να πραγματοποιήσει το ταξίδι του στις 15 Μαρτίου 2013.

28 Κατόπιν αγωγής που άσκησε η Conti ενώπιον του Landgericht München I (περιφερειακού δικαστηρίου Μονάχου Ι, Γερμανία) με αίτημα να υποχρεωθεί το ομόσπονδο κράτος της Κάτω Σαξονίας να αποκαταστήσει τις ζημίες που προκλήθηκαν ειδικότερα από τις δαπάνες των διαδικασιών κοινοποίησης στις οποίες αναγκάστηκε να υποβληθεί η Conti, το ως άνω περιφερειακό δικαστήριο υπέβαλε στο Δικαστήριο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως ζητώντας να διευκρινιστεί αν κατάλοιπα προερχόμενα από ατύχημα πλοίου, υπό τη μορφή άχρηστου μετάλλου και πυροσβεστικού υγρού αναμεμιγμένου με λάσπη και υπολείμματα φορτίου, πρέπει να χαρακτηριστούν ως «απόβλητα που δημιουργούνται επί των οχημάτων, των τραίνων, των αεροσκαφών και των πλοίων», κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού 1013/2006.

29 Με την απόφαση της 16ης Μαΐου 2019, Conti 11. Container Schiffahrt (C-689/17, στο εξής: απόφαση Conti 11, EU:C:2019:420), το Δικαστήριο έκρινε ότι τέτοια κατάλοιπα έπρεπε να θεωρηθούν ως απόβλητα που δημιουργούνται επί των πλοίων, κατά την έννοια της διάταξης αυτής, τα οποία εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1013/2006 μέχρις ότου εκφορτωθούν προκειμένου να αξιοποιηθούν ή να διατεθούν.

30 Κατόπιν της απόφασης αυτής, το Landgericht München I (περιφερειακό δικαστήριο Μονάχου Ι) δέχθηκε εν μέρει την αγωγή αποζημιώσεως της Conti.

31 Το ομόσπονδο κράτος της Κάτω Σαξονίας άσκησε έφεση κατά της πρωτόδικης απόφασης ενώπιον του Oberlandesgericht München (ανώτερο περιφερειακό δικαστήριο Μονάχου, Γερμανία), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου, το οποίο εκφράζει αμφιβολίες όσον αφορά το κύρος του άρθρου 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού 1013/2006 υπό το πρίσμα του άρθρου 1, παράγραφος 4, της Σύμβασης της Βασιλείας, σε περίπτωση που τα επικίνδυνα απόβλητα που δεν προέρχονται από την κανονική λειτουργία πλοίου, τα οποία δεν έχουν ακόμη εκφορτωθεί και πρέπει να μεταφερθούν από ένα κράτος μέλος σε άλλο κράτος μέλος, επίσης εξαιρούνται, δυνάμει της προαναφερθείσας διάταξης του κανονισμού 1013/2006, από την υποχρέωση υπαγωγής σε διαδικασία προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης.

32 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι το άρθρο 1, παράγραφος 4, της Σύμβασης της Βασιλείας εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης αυτής μόνον τα απόβλητα, κατά την έννοια του παραρτήματός της Ι, τα οποία προέρχονται από την «κανονική» λειτουργία ενός πλοίου. Τα απόβλητα που δημιουργούνται επί πλοίου κατόπιν ατυχήματός του στην ανοικτή θάλασσα δεν μπορούν να αποδοθούν στην «κανονική» λειτουργία του πλοίου αυτού.

33 Τούτου λεχθέντος, από την απόφαση Conti 11 προκύπτει ότι το άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού 1013/2006 προβλέπει παρέκκλιση από τη διαδικασία προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης ευρύτερη από εκείνη που προβλέπει η Σύμβαση της Βασιλείας, δεδομένου ότι, δυνάμει της διάταξης αυτής, απόβλητα μη προερχόμενα από την «κανονική» λειτουργία πλοίου, κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 4, της Σύμβασης αυτής, τα οποία δεν έχουν ακόμη εκφορτωθεί και πρέπει να μεταφερθούν από ένα κράτος μέλος σε άλλο κράτος μέλος, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

34 Το αιτούν δικαστήριο υπενθυμίζει ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος στη Σύμβαση της Βασιλείας και ότι, ως συμβαλλόμενο μέρος, δεσμεύεται από τις εξ αυτής απορρέουσες υποχρεώσεις.

35 Υπό τις προεκτεθείσες συνθήκες, το Oberlandesgericht München (ανώτερο περιφερειακό δικαστήριο Μονάχου) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Στερείται κύρους η προβλεπόμενη στο άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού [1013/2006] εξαίρεση από την υποχρέωση κοινοποίησης για τον λόγο ότι αντιβαίνει προς τις διατάξεις της Σύμβασης της Βασιλείας […], κατά το μέτρο που η εξαίρεση απαλλάσσει από την υποχρέωση κοινοποίησης ακόμη και τα επικίνδυνα απόβλητα που έχουν προκληθεί από ατύχημα επί πλοίου, τα οποία, σύμφωνα με την απόφαση [Conti 11], πρέπει να θεωρηθούν απόβλητα κατά την έννοια αυτής της εισάγουσας παρέκκλιση διάταξης;

2) Στην περίπτωση αρνητικής απάντησης στο πρώτο ερώτημα, πρέπει η εξαίρεση που θεσπίζεται στο άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού [1013/2006], υπό το πρίσμα της Σύμβασης της Βασιλείας […], να ερμηνεύεται στενά υπό την έννοια ότι τα κατάλοιπα υπό μορφή άχρηστου μετάλλου και πυροσβεστικού υγρού αναμεμιγμένου με λάσπη και υπολείμματα φορτίου, όπως τα επίμαχα στην υπόθεση της κύριας δίκης, τα οποία έχουν προκληθεί από ατύχημα επί πλοίου, δεν πρέπει να θεωρηθούν απόβλητα που δημιουργούνται επί των πλοίων, κατά την έννοια της διάταξης αυτής;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

Επί του παραδεκτού

36 Χωρίς να εγείρει ευθέως ένσταση περί απαραδέκτου του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος, η Conti φρονεί ότι το κύρος του άρθρου 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού 1013/2006 υπό το πρίσμα του άρθρου 1, παράγραφος 4, της Σύμβασης της Βασιλείας επιβεβαιώθηκε, τουλάχιστον παρεμπιπτόντως, από το Δικαστήριο με την απόφαση Conti 11. Ειδικότερα υποστηρίζει ότι το Δικαστήριο, στη σκέψη 30 της απόφασης αυτής, αιτιολόγησε την απόφασή του να μην κάνει δεκτό το αίτημα του ομόσπονδου κράτους της Κάτω Σαξονίας για επανάληψη της προφορικής διαδικασίας μετά την ανάπτυξη των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η εν λόγω απόφαση, επισημαίνοντας ότι δεν υπήρχαν νέα πραγματικά περιστατικά μετά την περάτωση της προφορικής αυτής διαδικασίας, αφήνοντας να εννοηθεί, ως εκ τούτου, ότι συντασσόταν με τις εκτιθέμενες στις προτάσεις εκτιμήσεις σχετικά με το κύρος του άρθρου 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού 1013/2006 υπό το πρίσμα του άρθρου 1, παράγραφος 4, της Σύμβασης της Βασιλείας.

37 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, στο πλαίσιο της συνεργασίας μεταξύ του τελευταίου και των εθνικών δικαστηρίων την οποία έχει θεσμοθετήσει το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, απόκειται αποκλειστικώς στο εθνικό δικαστήριο, το οποίο έχει επιληφθεί της διαφοράς και φέρει την ευθύνη της δικαστικής απόφασης που πρόκειται να εκδοθεί, να εκτιμήσει, με γνώμονα τις ιδιομορφίες της υπόθεσης, τόσο την αναγκαιότητα της προδικαστικής απόφασης για να είναι σε θέση να εκδώσει την απόφασή του όσο και το λυσιτελές των

ερωτημάτων που υποβάλλει στο Δικαστήριο. Επομένως, προδικαστικό ερώτημα που αφορά το δίκαιο της Ένωσης είναι κατά τεκμήριο λυσιτελές. Το Δικαστήριο μπορεί να απορρίψει αίτηση προδικαστικής αποφάσεως που υποβάλλεται από εθνικό δικαστήριο μόνον όταν προκύπτει προδήλως ότι η ζητούμενη ερμηνεία κανόνα του δικαίου της Ένωσης ή η εκτίμηση του κύρους του κανόνα αυτού ουδεμία σχέση έχει με το υποστατό ή με το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσης ή ακόμη όταν το Δικαστήριο δεν έχει στη διάθεσή του τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που του είναι αναγκαία για να δώσει χρήσιμη απάντηση στα υποβαλλόμενα ερωτήματα [πρβλ. απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2024, Confédération paysanne (Πεπόνια και ντομάτες από τη Δυτική Σαχάρα), C-399/22, EU:C:2024:839, σκέψεις 60 και 61 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

38 Εν προκειμένω, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι είναι αναγκαία η απάντηση στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα για τον λόγο ότι, με την απόφαση Conti 11, δεν διατυπώθηκε κρίση επί του κύρους του άρθρου 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού 1013/2006 υπό το πρίσμα του άρθρου 1, παράγραφος 4, της Σύμβασης της Βασιλείας. Η απάντηση του Δικαστηρίου στο συγκεκριμένο προδικαστικό ερώτημα είναι, επομένως, καθοριστική για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης. Συγκεκριμένα, στο μέτρο που το αίτημα της Conti στο πλαίσιο της διαφοράς της κύριας δίκης αφορά την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν λόγω της επιβολής, από το ομόσπονδο κράτος της Κάτω Σαξονίας, της υποχρέωσης να τηρηθεί η διαδικασία προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης, το ζήτημα του κύρους του άρθρου 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού 1013/2006, του οποίου την εφαρμογή στη μεταφορά των επίμαχων στην κύρια δίκη αποβλήτων επικαλείται η Conti, είναι αποφασιστικής σημασίας προκειμένου να κριθεί το βάσιμο του αποζημιωτικού αιτήματος.

39 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα είναι λυσιτελές για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης και ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις παραδεκτού που μνημονεύονται στη σκέψη 37 της παρούσας απόφασης.

40 Κατά τα λοιπά, επισημαίνεται ότι, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Conti, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι η απόφαση Conti 11 έχει την έννοια ότι το Δικαστήριο επιβεβαίωσε σιωπηρώς το κύρος του άρθρου 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού 1013/2006 υπό το πρίσμα του άρθρου 1, παράγραφος 4, της Σύμβασης της Βασιλείας. Πράγματι, στη σκέψη 30 της απόφασης αυτής, το Δικαστήριο ανέφερε ρητώς ότι το αιτούν δικαστήριο δεν είχε υποβάλει ερώτημα σχετικά με το εν λόγω ζήτημα κύρους και ότι, κατά συνέπεια, δεν εναπέκειτο σε αυτό να δώσει σχετική απάντηση.

41 Επομένως, το πρώτο προδικαστικό ερώτημα είναι παραδεκτό.

Επί της ουσίας

42 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να εξετάσει, υπό το πρίσμα του άρθρου 1, παράγραφος 4, της Σύμβασης της Βασιλείας, το κύρος του άρθρου 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού 1013/2006, όπως ερμηνεύθηκε από το Δικαστήριο με την απόφαση Conti 11, δυνάμει του οποίου η κατά την εν λόγω διάταξη εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αφορά τα απόβλητα τα οποία δημιουργούνται επί πλοίου κατόπιν ατυχήματός του στην ανοικτή θάλασσα μέχρις ότου εκφορτωθούν με σκοπό την αξιοποίηση ή τη διάθεσή τους.

43 Προκειμένου να δοθεί χρήσιμη απάντηση στο αιτούν δικαστήριο, πρέπει να εξεταστεί, κατά πρώτον, αν η εξαίρεση αυτή από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1013/2006 ισχύει στην περίπτωση που τα απόβλητα που δημιουργήθηκαν επί πλοίου κατόπιν τέτοιου ατυχήματος παρέμειναν επί του πλοίου ώστε να μεταφερθούν μαζί με αυτό προς αξιοποίηση ή διάθεση, μετά την εκφόρτωση μέρους των αποβλήτων αυτών με σκοπό την αξιοποίηση ή τη διάθεσή του.

44 Κατά το άρθρο 216, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, όταν η Ένωση συνάπτει διεθνείς συμφωνίες, οι διατάξεις τους αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της έννομης τάξης της Ένωσης, με αποτέλεσμα τα θεσμικά όργανα της Ένωσης να δεσμεύονται από τις εν λόγω συμφωνίες. Επομένως, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να ερμηνεύει τις διατάξεις των συμφωνιών αυτών οι οποίες υπερισχύουν των πράξεων του παράγωγου δικαίου της Ένωσης, οι οποίες πρέπει να ερμηνεύονται, στο μέτρο του δυνατού, σύμφωνα με τις εν λόγω συμφωνίες (πρβλ. απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 2024, EUIPO κατά The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, σκέψη 70 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

45 Εν προκειμένω, με την απόφαση 93/98, η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα έγινε συμβαλλόμενο μέρος της Σύμβασης της Βασιλείας, οπότε η σύμβαση αυτή κατέστη αναπόσπαστο τμήμα της έννομης τάξης της Ένωσης από το 1994 (πρβλ. απόφαση της 28ης Μαΐου 2020, Interseroh, C-654/18, EU:C:2020:398, σκέψη 44 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

46 Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 3 του κανονισμού 1013/2006, με τον κανονισμό 259/93, ο οποίος καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό 1013/2006, ο νομοθέτης της Ένωσης θέσπισε κανόνες για τον περιορισμό και τον έλεγχο των μεταφορών αποβλήτων, με σκοπό, μεταξύ άλλων, να καταστεί το υπάρχον κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου των μεταφορών αποβλήτων σύμφωνο προς τις απαιτήσεις της Σύμβασης της Βασιλείας. Εξάλλου, από την αιτιολογική σκέψη 8 του κανονισμού 1013/2006 προκύπτει ότι, και με τον κανονισμό αυτόν, ο νομοθέτης της Ένωσης επιδίωξε να καταστεί το δίκαιο της Ένωσης σύμφωνο με την εν λόγω Σύμβαση.

47 Κατά συνέπεια, πρέπει να προσδιοριστεί το περιεχόμενο των κρίσιμων διατάξεων της Σύμβασης της Βασιλείας. Συναφώς, όπως προβλέπει το άρθρο 31, παράγραφος 1, της Σύμβασης της Βιέννης περί του δικαίου των συνθηκών, οι διατάξεις αυτές πρέπει να ερμηνεύονται με καλή πίστη σύμφωνα με τη συνήθη έννοια που αποδίδεται στους όρους της Σύμβασης της Βασιλείας στο σύνολό τους και υπό το πρίσμα του αντικειμένου και του σκοπού της.

48 Το άρθρο 1 της εν λόγω Σύμβασης, το οποίο φέρει τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης», περιλαμβάνει παράγραφο 1 η οποία ορίζει την έννοια των «επικίνδυνων αποβλήτων» κατά τη Σύμβαση αυτήν.

49 Όσον αφορά τα απόβλητα αυτά, το άρθρο 4, παράγραφος 2, της Σύμβασης της Βασιλείας προβλέπει, πρώτον, ότι τα συμβαλλόμενα μέρη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για τη μείωση στο ελάχιστο της παραγωγής επικίνδυνων αποβλήτων, λαμβανομένων υπόψη των κοινωνικών, τεχνικών και οικονομικών δεδομένων, καθώς και για την προώθηση μιας οικολογικά ορθολογικής διάθεσης των αποβλήτων αυτών, οποιοσδήποτε κι αν είναι ο χώρος της επεξεργασίας τους (βλ., μεταξύ άλλων, στοιχεία α′ και β′). Δεύτερον, κατά τη διάταξη αυτήν, τα συμβαλλόμενα μέρη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για τον περιορισμό των διασυνοριακών κινήσεων επικίνδυνων αποβλήτων, εκτός εάν οι κινήσεις αυτές κρίνονται σύμφωνες προς τις αρχές της αποτελεσματικής και οικολογικά ορθολογικής διάθεσης και πραγματοποιούνται κατά τρόπον ώστε να προστατεύονται η ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον από τις επιβλαβείς συνέπειες που θα μπορούσαν να προκύψουν από αυτές (βλ., μεταξύ άλλων, στοιχείο δ′). Τρίτον,

δυνάμει της ίδιας διάταξης, τα εν λόγω μέρη απαιτούν να κοινοποιούνται στα ενδιαφερόμενα κράτη οι πληροφορίες σχετικά με τις προβλεπόμενες διασυνοριακές κινήσεις επικινδύνων αποβλήτων, ώστε να είναι σε θέση να εκτιμούν τις συνέπειες των κινήσεων αυτών για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον, και συνεργάζονται με σκοπό τη διάδοση πληροφοριών σχετικά με τις εν λόγω κινήσεις, προκειμένου να βελτιώνεται η οικολογικά ορθολογική διάθεση των εν λόγω αποβλήτων και να εμποδίζεται η παράνομη διακίνηση (βλ., μεταξύ άλλων, στοιχεία ζ′ και η′).

50 Ειδικότερα, το άρθρο 6 της Σύμβασης αυτής περιγράφει τη διαδικασία της προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης που εφαρμόζεται σε κάθε μεταφορά αποβλήτων που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της.

51 Το άρθρο 1, παράγραφος 4, της Σύμβασης της Βασιλείας προβλέπει, ωστόσο, ότι εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της και, κατά συνέπεια, εξαιρούνται από τη διαδικασία προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης του άρθρου της 6 τα απόβλητα που προέρχονται από την «κανονική λειτουργία» πλοίου και των οποίων η απόρριψη αποτελεί αντικείμενο άλλου διεθνούς κειμένου.

52 Συναφώς, επισημαίνεται ότι, κατά το πρώτο εδάφιο του προοιμίου της Σύμβασης αυτής, τα επικίνδυνα απόβλητα και άλλα απόβλητα, καθώς και οι διασυνοριακές κινήσεις των αποβλήτων αυτών, ενδέχεται να προκαλέσουν βλάβη στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον και ότι, κατά το τέταρτο εδάφιο του ίδιου προοιμίου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν τα αναγκαία μέτρα ούτως ώστε η διάθεση των επικίνδυνων αποβλήτων και άλλων αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένης της διασυνοριακής κίνησης και επεξεργασίας τους, να είναι συμβατή με την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος, οποιοσδήποτε κι αν είναι ο τόπος όπου γίνεται η επεξεργασία τους. Το δέκατο εδάφιο του προοιμίου επισημαίνει, επιπλέον, ότι ο αυξημένος έλεγχος των διασυνοριακών κινήσεων των επικίνδυνων αποβλήτων και άλλων αποβλήτων θα ενθαρρύνει μια οικολογικά ορθολογική διάθεση των αποβλήτων αυτών και μια μείωση του όγκου των αντίστοιχων διασυνοριακών κινήσεων.

53 Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι το άρθρο 1, παράγραφος 4, της Σύμβασης της Βασιλείας έχει τον χαρακτήρα εξαίρεσης από την εφαρμογή της προβλεπόμενης σε αυτή διαδικασίας γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης πριν από τη μεταφορά των επικίνδυνων ή άλλων αποβλήτων, η συγκεκριμένη διάταξη δεν μπορεί να ερμηνευθεί κατά τρόπο που να υπονομεύει την επίτευξη των σκοπών τους οποίους επιδιώκει η Σύμβαση, οι οποίοι συνίστανται στην προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος.

54 Στη σκέψη 53 της απόφασης Conti 11, στην οποία παραπέμπει το αιτούν δικαστήριο, το Δικαστήριο έκρινε ότι, δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού 1013/2006, τα απόβλητα τα οποία έχουν δημιουργηθεί επί πλοίου κατόπιν ατυχήματός του εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού «μέχρις ότου [τα απόβλητα αυτά] εκφορτωθούν προκειμένου να αξιοποιηθούν ή να διατεθούν».

55 Αφενός, υπογραμμίζεται ότι, στη σκέψη 48 της ανωτέρω απόφασης, το Δικαστήριο αποσαφήνισε, μεταξύ άλλων, τον δικαιολογητικό λόγο της προβλεπόμενης στη διάταξη αυτήν εξαίρεσης όσον αφορά τα απόβλητα που δημιουργούνται επί πλοίου κατόπιν ατυχήματός του στην ανοικτή θάλασσα, ο οποίος συνίσταται στον αιφνίδιο και απρόβλεπτο χαρακτήρα της δημιουργίας αυτού του είδους αποβλήτων εξαιτίας του οποίου καθίσταται πρακτικά αδύνατο ή υπερβολικά δυσχερές για τον υπεύθυνο του πλοίου να γνωρίζει εγκαίρως τις απαιτούμενες πληροφορίες για την ορθή εφαρμογή των κανόνων του κανονισμού 1013/2006 σχετικά με τη διαδικασία προηγούμενης

γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης, σκοπός των οποίων είναι να διασφαλίσουν την αποτελεσματική παρακολούθηση και τον αποτελεσματικό έλεγχο της μεταφοράς των εν λόγω αποβλήτων, κατά την έννοια του ίδιου κανονισμού.

56 Αφετέρου, στη σκέψη 42 της απόφασης Conti 11, το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι, στο μέτρο που η προβλεπόμενη στο άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του ίδιου κανονισμού εξαίρεση εφαρμόζεται μόνον «μέχρις ότου τα εν λόγω απόβλητα εκφορτωθούν προκειμένου να αξιοποιηθούν ή να διατεθούν», η διάταξη αυτή εφαρμόζεται μόνον καθ' ον χρόνο τα εν λόγω απόβλητα δεν έχουν απομακρυνθεί από το πλοίο προκειμένου να αξιοποιηθούν ή να διατεθούν.

57 Τούτου λεχθέντος, όταν, όπως στη διαφορά της κύριας δίκης, μέρος των αποβλήτων που δημιουργήθηκαν κατόπιν ατυχήματος πλοίου που συνέβη στην ανοικτή θάλασσα εκφορτώνεται σε ασφαλή λιμένα, ενδεχομένως με σκοπό να αποτελέσει το ίδιο αντικείμενο μεταφοράς υποκείμενης σε διαδικασία προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης, τίθεται το ζήτημα αν η προβλεπόμενη στο άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού 1013/2006 εξαίρεση εξακολουθεί να ισχύει όσον αφορά την επακόλουθη μεταφορά του μέρους των αποβλήτων που δεν εκφορτώθηκε από το πλοίο.

58 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, για την ερμηνεία διάταξης του δικαίου της Ένωσης, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2024, Lindenapotheke, C-21/23, EU:C:2024:846, σκέψη 52 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

59 Όσον αφορά το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού 1013/2006, επισημαίνεται ότι ο κανονισμός αυτός, σύμφωνα με το άρθρο του 1, παράγραφος 1, θεσπίζει τις διαδικασίες και τα καθεστώτα ελέγχου που εφαρμόζονται στις μεταφορές αποβλήτων. Επομένως, ο εν λόγω κανονισμός καθιερώνει ένα σύστημα στο πλαίσιο του οποίου η διαδικασία προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης εφαρμόζεται κατ' αρχήν, σύμφωνα με τους κανόνες που προβλέπονται στο κεφάλαιο 1 του τίτλου ΙΙ του εν λόγω κανονισμού, σε κάθε μεταφορά αποβλήτων που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του.

60 Αφενός, η έννοια των «αποβλήτων», κατά το άρθρο 2, σημείο 1, του ίδιου κανονισμού, η οποία περιλαμβάνει την ειδικότερη έννοια των «επικίνδυνων αποβλήτων», όπως ορίζεται στο άρθρο 2, σημείο 2, του κανονισμού 1013/2006, παραπέμπει στο άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο α′, της οδηγίας 2006/12, του οποίου το γράμμα είναι πανομοιότυπο με εκείνο του άρθρου 3, σημείο 1, της οδηγίας 2008/98. Το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο α′, της οδηγίας 2006/12, σε συνδυασμό με το παράρτημα Ι της οδηγίας αυτής, υιοθετεί έναν ιδιαιτέρως ευρύ ορισμό της έννοιας «απόβλητο», ο οποίος καλύπτει κάθε ουσία ή αντικείμενο το οποίο ο κάτοχός του απορρίπτει ή προτίθεται ή υποχρεούται να απορρίψει και εμπίπτει σε μία από τις κατηγορίες του παραρτήματος αυτού. Αφετέρου, το άρθρο 2, σημείο 34, του κανονισμού 1013/2006 ορίζει την έννοια της «μεταφοράς» ως τη «μεταφορά αποβλήτων που προορίζονται για αξιοποίηση ή διάθεση». Επομένως, οι ορισμοί αυτοί μαρτυρούν τη βούληση του νομοθέτη της Ένωσης να προσδώσει ευρύτατο πεδίο εφαρμογής στη διαδικασία προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης που προβλέπει ο κανονισμός 1013/2006.

61 Επομένως, το άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού αυτού έχει χαρακτήρα εξαίρεσης από την αρχή της όσο το δυνατόν ευρύτερης εφαρμογής της διαδικασίας αυτής και πρέπει, κατά συνέπεια, να ερμηνεύεται στενά.

62 Όσον αφορά τους σκοπούς τους οποίους επιδιώκει ο κανονισμός 1013/2006, υπενθυμίζεται ότι η αιτιολογική του σκέψη 1 αναφέρει ότι κύριος σκοπός του κανονισμού είναι η προστασία του περιβάλλοντος. Ο σκοπός αυτός προκύπτει επίσης από το τέταρτο εδάφιο του προοιμίου της Σύμβασης της Βασιλείας, το οποίο ορίζει ότι τα συμβαλλόμενα κράτη οφείλουν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα, ούτως ώστε η διάθεση των επικίνδυνων αποβλήτων και άλλων αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών κινήσεων και της επεξεργασίας τους, να είναι συμβατή με την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος, οποιοσδήποτε και αν είναι ο τόπος όπου γίνεται η επεξεργασία αυτών των αποβλήτων.

63 Προς τον σκοπό αυτόν, η αιτιολογική σκέψη 7 του κανονισμού 1013/2006 υπογραμμίζει τη σημασία που έχει η οργάνωση και η ρύθμιση της παρακολούθησης και του ελέγχου των μεταφορών αποβλήτων ούτως ώστε να λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη διατήρησης, προστασίας και βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας. Ομοίως, η αιτιολογική σκέψη 8 του εν λόγω κανονισμού, υπενθυμίζοντας την απαίτηση του άρθρου 4, παράγραφος 2, στοιχείο δ′, της Σύμβασης της Βασιλείας, τονίζει τη σημασία της μείωσης στο ελάχιστο των μεταφορών επικίνδυνων αποβλήτων, σε συνάρτηση με την αποτελεσματική και περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση των εν λόγω αποβλήτων.

64 Η αιτιολογική σκέψη 14 του ίδιου κανονισμού διευκρινίζει, επιπλέον, ότι η απαίτηση προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης σε περίπτωση μεταφοράς αποβλήτων αποσκοπεί στην εξασφάλιση της βέλτιστης παρακολούθησης και ελέγχου των αποβλήτων που δεν περιλαμβάνονται στα παραρτήματα ΙΙΙ, ΙΙΙΑ ή ΙΙΙ Β του κανονισμού 1013/2006 και προορίζονται για αξιοποίηση. Όπως προκύπτει, κατ' ουσίαν, από την αιτιολογική σκέψη 36 του κανονισμού αυτού, η αποτελεσματικότητα του ελέγχου των μεταφορών επικίνδυνων αποβλήτων προϋποθέτει αποτελεσματική διεθνή συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών, όπως απορρέει επίσης από το ενδέκατο εδάφιο του προοιμίου της Σύμβασης της Βασιλείας, καθώς και από το άρθρο της 10, παράγραφος 1.

65 Προς επίτευξη των προαναφερθέντων σκοπών πρέπει κατ' ανάγκην να γίνει δεκτό ότι, όταν μέρος των αποβλήτων που δημιουργούνται κατόπιν ατυχήματος πλοίου που συνέβη στην ανοικτή θάλασσα έχει εκφορτωθεί σε ασφαλή λιμένα προς τον σκοπό της αξιοποίησης ή της διάθεσής του, τα λοιπά προκληθέντα από το ατύχημα αυτό απόβλητα τα οποία παραμένουν επί του πλοίου, ώστε να μεταφερθούν μαζί με το πλοίο σε άλλο λιμένα προς διάθεση ή αξιοποίηση, δεν εμπίπτουν πλέον, όσον αφορά αυτήν την τελευταία μεταφορά, στην παρέκκλιση που απορρέει από την εφαρμογή του άρθρου 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού 1013/2006.

66 Κατ' αρχάς, ο κανονισμός αυτός θεσπίζει, για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που υπέχει η Ένωση από τη Σύμβαση της Βασιλείας, τη διαδικασία προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης ως κεντρικό στοιχείο της παρακολούθησης και του ελέγχου των μεταφορών αποβλήτων. Η διαδικασία αυτή καθιστά δυνατή την καταγραφή των στοιχείων που αφορούν την ίδια την ύπαρξη των αποβλήτων αυτών και την επικινδυνότητά τους, όπως προκύπτει από το άρθρο 4 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο επιβάλλει στον κοινοποιούντα να παρέχει πληροφορίες σχετικά, μεταξύ άλλων, με την ποσότητα, την ονομασία, τη σύνθεση και τον προορισμό των αποβλήτων. Όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 14 του ίδιου κανονισμού, η εν λόγω διαδικασία παρέχει επιπλέον στις αρμόδιες εθνικές αρχές τη δυνατότητα να ενημερώνονται δεόντως για τις μεταφορές αποβλήτων, ώστε να είναι σε θέση να λαμβάνουν κάθε απαραίτητο μέτρο για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος, αλλά και να μπορούν να προβάλλουν αιτιολογημένες αντιρρήσεις όσον αφορά αυτές τις μεταφορές. Πλην όμως, η διατήρηση του ευεργετήματος της παρέκκλισης που απορρέει από την εφαρμογή του άρθρου 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού 1013/2006 για τα απόβλητα που

παραμένουν επί του οικείου πλοίου, υπό περιστάσεις υπό τις οποίες ο υπεύθυνος του πλοίου είναι ευλόγως σε θέση να γνωρίζει τις αναγκαίες πληροφορίες για την ορθή εφαρμογή της διαδικασίας προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης που προβλέπει ο κανονισμός αυτός, όχι μόνον θα δημιουργούσε κενό στην παρακολούθηση και τον έλεγχο που επιβάλλει ο κανονισμός, αλλά θα ενείχε επίσης τον κίνδυνο να στερηθεί η συγκεκριμένη διαδικασία κάθε πρακτικής αποτελεσματικότητας.

67 Πράγματι, λαμβανομένης υπόψη της ιδιαίτερης ευθύνης των παραγωγών αποβλήτων, όπως αυτή υπενθυμίζεται στην αιτιολογική σκέψη 18 του κανονισμού 1013/2006, εφόσον το πλοίο έχει καταπλεύσει σε ασφαλή λιμένα για να εκφορτώσει εκεί μέρος των αποβλήτων, μπορεί ευλόγως να θεωρηθεί ότι ο υπεύθυνος του πλοίου διαθέτει τις αναγκαίες πληροφορίες για την ορθή εφαρμογή των κανόνων που προβλέπει ο κανονισμός.

68 Άλλωστε, ο σκοπός που συνίσταται στη διασφάλιση της ορθής διαχείρισης των αποβλήτων και στην ελαχιστοποίηση των μετακινήσεών τους, κατά τρόπο που να συνάδει με την αποτελεσματική και περιβαλλοντικά ορθή διαχείρισή τους, όπως εκτίθεται στην αιτιολογική σκέψη 8 του κανονισμού αυτού, η οποία παραπέμπει ρητώς στο άρθρο 4, παράγραφος 2, στοιχείο δ′, της Σύμβασης της Βασιλείας, θα διακυβευόταν αν ο υπεύθυνος του πλοίου, επί του οποίου δημιουργήθηκαν απόβλητα κατόπιν ατυχήματος του πλοίου που συνέβη στην ανοικτή θάλασσα, διέθετε, μετά την εκφόρτωση μέρους των αποβλήτων αυτών σε ασφαλή λιμένα, περιθώριο εκτιμήσεως ως προς την κίνηση της διαδικασίας προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης όσον αφορά την επακόλουθη μεταφορά των αποβλήτων που παρέμειναν στο πλοίο. Ειδικότερα, ο κανονισμός 1013/2006 πρέπει να ερμηνευθεί κατά τρόπο που να διασφαλίζει ότι ο εν λόγω υπεύθυνος δεν μπορεί να λάβει υπόψη άλλες εκτιμήσεις πέραν εκείνων που συνδέονται με την προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας, προβαίνοντας σε περιττές μετακινήσεις αποβλήτων, οι οποίες δεν συμβιβάζονται με τον σκοπό της ελαχιστοποίησης των κινήσεων των αποβλήτων κατά τρόπο που να συνάδει με την αποτελεσματική και περιβαλλοντικά ορθή διαχείρισή τους.

69 Περαιτέρω, ο κανονισμός 1013/2006 ορίζει επακριβώς, στα άρθρα 4 έως 17, τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες πρέπει να κινείται και να ολοκληρώνεται η διαδικασία προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης. Το πλαίσιο αυτό συμβάλλει στην κατοχύρωση της ασφάλειας δικαίου για τους επιχειρηματίες, παρέχοντας στους παραγωγούς και στους μεταφορείς διακινούμενων αποβλήτων τη δυνατότητα να γνωρίζουν την έκταση των υποχρεώσεών τους. Το εν λόγω πλαίσιο παρέχει επίσης στις αρμόδιες εθνικές αρχές τη δυνατότητα να ασκούν τα προνόμιά τους παρακολούθησης και ελέγχου. Επομένως, η ερμηνεία του άρθρου 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού αυτού υπό την έννοια ότι, όταν μέρος των αποβλήτων που δημιουργήθηκαν λόγω ατυχήματος πλοίου που συνέβη στην ανοικτή θάλασσα εκφορτώνεται σε ασφαλή λιμένα προς αξιοποίηση ή διάθεση, η παρέκκλιση που προκύπτει από την εφαρμογή της διάταξης αυτής παύει να ισχύει για την επακόλουθη μεταφορά των αποβλήτων που παρέμειναν επί του πλοίου συνεπάγεται την εξάλειψη κάθε αβεβαιότητας όσον αφορά την ανάγκη κίνησης της εν λόγω διαδικασίας σχετικά με τη μεταφορά αυτήν.

70 Τέλος, η εφαρμογή της διαδικασίας της προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης για τη μεταφορά των αποβλήτων που παρέμειναν επί του οικείου πλοίου συμβάλλει στην επίτευξη του σκοπού της ανάληψης ευθύνης από τους παραγωγούς αποβλήτων για την περιβαλλοντικά ορθή διαχείρισή τους, όπως αυτός υπενθυμίζεται, κατ’ ουσίαν, στην αιτιολογική σκέψη 18 του κανονισμού 1013/2006. Συγκεκριμένα, ο υπεύθυνος του πλοίου που έχει εκφορτώσει μέρος των αποβλήτων θα πρέπει να επιλέξει έναν τρόπο για τη μεταφορά των αποβλήτων που παρέμειναν

επί του πλοίου, ο οποίος να ανταποκρίνεται όσο το δυνατόν καλύτερα στις απαιτήσεις προστασίας του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας, όπως αυτές επιβάλλονται από τον εν λόγω κανονισμό.

71 Η ερμηνεία που αποτυπώνεται στις σκέψεις 65 έως 70 της παρούσας απόφασης επιβάλλεται κατά μείζονα λόγο όταν, κατόπιν πυρκαγιάς, τα απόβλητα συνενώθηκαν με το πλοίο, καθιστώντας ιδιαιτέρως δυσχερή, αν όχι αδύνατη, την αυστηρή απομόνωση των αποβλήτων αυτών. Στην περίπτωση αυτή, η εφαρμογή της διαδικασίας προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης στο ίδιο το πλοίο επιβάλλει στον υπεύθυνό του να επιλέξει έναν τρόπο μεταφοράς που να καθιστά δυνατή τη διάλυση του πλοίου με ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 35 του κανονισμού.

72 Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να γίνει δεκτό ότι τα απόβλητα που δημιουργούνται επί πλοίου κατόπιν ατυχήματός του στην ανοικτή θάλασσα και τα οποία, μετά την εκφόρτωση μέρους των αποβλήτων αυτών σε ασφαλή λιμένα προς τον σκοπό της αξιοποίησης ή της διάθεσής του, παρέμειναν επί του πλοίου ώστε να μεταφερθούν μαζί με το ίδιο το πλοίο προς αξιοποίηση ή διάθεση δεν μπορούν να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1013/2006, βάσει του άρθρου 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού αυτού.

73 Μια τέτοια ερμηνεία της ως άνω διάταξης, υπό την έννοια ότι η προβλεπόμενη σε αυτήν εξαίρεση εφαρμόζεται μόνο μέχρι την εκφόρτωση σε ασφαλή λιμένα του συνόλου ή μέρους των αποβλήτων που δημιουργούνται επί πλοίου κατόπιν ατυχήματος που συνέβη στην ανοικτή θάλασσα, είναι σύμφωνη με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 1, παράγραφος 4, της Σύμβασης της Βασιλείας, διότι δεν διακυβεύει τον σκοπό της προστασίας της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος τον οποίο επιδιώκει η Σύμβαση αυτή.

74 Κατά δεύτερον, δεδομένου ότι το άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, του κανονισμού 1013/2006 δύναται να ερμηνευθεί κατά τρόπο σύμφωνο προς τη Σύμβαση της Βασιλείας, δεν απαιτείται να εκτιμηθεί, αφενός, αν η φύση και η οικονομία της Σύμβασης αυτής δεν επιτρέπουν την εξέταση από το Δικαστήριο του κύρους πράξης του δικαίου της Ένωσης υπό το πρίσμα της εν λόγω Σύμβασης και, αφετέρου, αν οι διατάξεις της ίδιας Σύμβασης των οποίων γίνεται επίκληση προς τον σκοπό της εξέτασης αυτής, από άποψη περιεχομένου, δεν περιέχουν αιρέσεις και είναι αρκούντως ακριβείς [αποφάσεις της 21ης Δεκεμβρίου 2011, Air Transport Association of America κ.λπ., C-366/10, EU:C:2011:864, σκέψεις 53 και 54 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 4ης Οκτωβρίου 2024, Λιθουανία κ.λπ. κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (Δέσμη μέτρων για την κινητικότητα), C-541/20 έως C-555/20, EU:C:2024:818, σκέψη 1036].

75 Εν προκειμένω, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι μέρος των αποβλήτων που δημιουργήθηκαν επί του Flaminia κατόπιν του ατυχήματός του στην ανοικτή θάλασσα, τα οποία δεν αμφισβητείται ότι αποτελούν επικίνδυνα απόβλητα, κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 2, του κανονισμού 1013/2006, εκφορτώθηκε κατόπιν του ελλιμενισμού του πλοίου αυτού στον λιμένα του Wilhelmshaven. Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι το μέρος αυτό των αποβλήτων αποτελείται από το νερό που χρησιμοποιήθηκε για την κατάσβεση της πυρκαγιάς που εκδηλώθηκε στο εν λόγω πλοίο, το οποίο κατέστη δυνατό να απαντληθεί προκειμένου να μεταφερθεί στον λιμένα του Odense προς τον σκοπό της αξιοποίησης ή της διάθεσής του, καθώς και από μέρος της πυροσβεστικής λάσπης.

76 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει επίσης ότι τα λοιπά απόβλητα που προκλήθηκαν από την πυρκαγιά αυτή και τα οποία δεν υπήρξε δυνατόν ούτε να απαντληθούν ούτε να εκφορτωθούν, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, καταλοίπων υπό μορφή μετάλλου, λάσπης και υπολειμμάτων φορτίου, παρέμειναν επί του Flaminia ώστε να μεταφερθούν, μαζί με το πλοίο αυτό, στον λιμένα της Mangalia, προς αξιοποίηση ή διάθεση.

77 Επομένως, τα απόβλητα που μεταφέρθηκαν από τον λιμένα του Wilhelmshaven στον λιμένα της Mangalia ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1013/2006 και, κατά συνέπεια, η μεταφορά αυτή έπρεπε να υπαχθεί στη διαδικασία προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης που προβλέπει ο κανονισμός.

78 Ως εκ τούτου, αντιθέτως προς τις περιστάσεις που εκτίθενται στη σκέψη 48 της απόφασης Conti 11, μπορεί να θεωρηθεί ότι, έπειτα από την εκφόρτωση μέρους της συνολικής μάζας των αποβλήτων που δημιουργήθηκαν επί του Flaminia, ο υπεύθυνος του πλοίου μπορούσε ευλόγως να έχει στη διάθεσή του πληροφορίες σχετικά με την ποσότητα και τη φύση των εναπομενόντων επί του πλοίου αποβλήτων, προκειμένου να οργανώσει την περιβαλλοντικά ορθή διαχείρισή τους και να διασφαλίσει ότι η διακίνησή τους θα μειωθεί στο ελάχιστο, κατά τρόπο που συμβιβάζεται με μια τέτοια διαχείριση.

79 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β', του κανονισμού 1013/2006 έχει την έννοια ότι η κατά την ως άνω διάταξη εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού, όσον αφορά τα απόβλητα που δημιουργούνται επί πλοίου κατόπιν ατυχήματός του στην ανοικτή θάλασσα μέχρι την εκφόρτωσή τους προς τον σκοπό της αξιοποίησης ή της διάθεσής τους, δεν εφαρμόζεται πλέον στα απόβλητα που παραμένουν επί του πλοίου ώστε να μεταφερθούν μαζί με το ίδιο το πλοίο προς αξιοποίηση ή διάθεση, μετά την εκφόρτωση μέρους των αποβλήτων αυτών σε ασφαλή λιμένα προς τον σκοπό της αξιοποίησης ή της διάθεσής του, η δε ερμηνεία αυτή είναι σύμφωνη προς το άρθρο 1, παράγραφος 4, της Σύμβασης της Βασιλείας.

Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

80 Τα στοιχεία για την απάντηση στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα απορρέουν από την απάντηση που δόθηκε στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

81 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφαίνεται:

Το άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β', του κανονισμού (ΕΚ) 1013/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 2006, για τις μεταφορές αποβλήτων, έχει την έννοια ότι η κατά την ως άνω διάταξη εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού, όσον αφορά τα απόβλητα που δημιουργούνται επί πλοίου κατόπιν ατυχήματός του στην ανοικτή θάλασσα μέχρι την εκφόρτωσή τους προς τον σκοπό της

αξιοποίησης ή της διάθεσής τους, δεν εφαρμόζεται πλέον στα απόβλητα που παραμένουν επί του πλοίου ώστε να μεταφερθούν μαζί με το ίδιο το πλοίο προς αξιοποίηση ή διάθεση, μετά την εκφόρτωση μέρους των αποβλήτων αυτών σε ασφαλή λιμένα προς τον σκοπό της αξιοποίησης ή της διάθεσής του, η δε ερμηνεία αυτή είναι σύμφωνη προς το άρθρο 1, παράγραφος 4, της Σύμβασης για τον έλεγχο της διασυνοριακής διακίνησης επικίνδυνων αποβλήτων και της διάθεσής τους, η οποία υπογράφηκε στη Βασιλεία στις 22 Μαρτίου 1989 και εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας με την απόφαση 93/98/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 1ης Φεβρουαρίου 1993.

(υπογραφές)