Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (suurkoda)

21. jaanuar 2025 *

Eelotsusetaotlus – Keskkond – Jäätmesaadetis – Direktiiv 2006/12/EÜ – Direktiiv 2008/98/EÜ – Mõiste „jäätmed“ – Baseli konventsioon ohtlike jäätmete üle piiri viimise ja kõrvaldamise kontrolli kohta – Artikli 1 lõige 4 – Määrus (EÜ) nr 1013/2006 – Jäätmed, mille puhul kohaldatakse kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlust – Jäätmesaadetised Euroopa Liidu piirides – Artikli 1 lõike 3 punkt b – Kehtivus – Tõlgendamine kooskõlas Baseli konventsiooniga – Jäätmed, mis on tekkinud avamereavarii tagajärjel laeva pardal – Mõiste „jäätmete mahalaadimine“ – Jäätmetest osa mahalaadimine turvalises sadamas

Kohtuasjas C-188/23,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Oberlandesgericht Müncheni (liidumaa kõrgeim üldkohus Münchenis, Saksamaa) 14. märtsi 2023. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 23. märtsil 2023, menetluses

Land Niedersachsen

versus

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

EUROOPA KOHUS (suurkoda),

koosseisus: president K. Lenaerts, kodade presidendid F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos, I. Jarukaitis, M. L. Arastey Sahún, S. Rodin, A. Kumin, N. Jääskinen ja D. Gratsias, kohtunikud E. Regan, I. Ziemele (ettekandja) ja J. Passer,

kohtujurist: T. Ćapeta,

kohtusekretär: ametnik A. Juhász-Tóth,

arvestades kirjalikku menetlust ja 27. veebruari 2024. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Land Niedersachsen, esindajad: *Rechtsanwälte* H. Jacobj, R. van der Hout ja S. Walter,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

– Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia“, esindajad: *Rechtsanwälte* J.-E. Pötschke ja W. Steingröver,

– Prantsuse valitsus, esindajad: B. Fodda, B. Herbaut ja M. Raux,

– Euroopa Parlament, esindajad: G. C. Bartram ja W. D. Kuzmienko,

– Euroopa Liidu Nõukogu, esindajad: T. Haas ja A. Maceroni,

– Euroopa Komisjon, esindajad: M. Escobar Gomez, M. Bruti Liberati, L. Haasbeek ja M. Noll-Ehlers,

olles 16. mai 2024. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

kohtuotsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. juuni 2006. aasta määruse (EÜ) nr 1013/2006 jäätmesaadetiste kohta (ELT 2006, L 190, lk 1) artikli 1 lõike 3 punkti b kehtivust ja tõlgendamist.

2 Taotlus on esitatud Land Niedersachseni (Alam-Saksi liidumaa, Saksamaa) ja Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia“ (edaspidi „Conti“) vahelises kohtuvaidluses sellise kahju hüvitamise üle, mis oli Contile väidetavalt tekkinud seetõttu, et Alam-Saksi liidumaa kehtestas kohustuse viia läbi kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlus seoses laeva MSC Flaminia (edaspidi „Flaminia“) pardal avamereavarii tagajärjel asuvate jäätmete veoga.

Õiguslik raamistik

Rahvusvaheline õigus

Rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsioon

3 23. mai 1969. aasta rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsiooni (*United Nations Treaty Series*, 1155. kd, lk 331) artiklis 31 „Tõlgendamise üldnorm“ on sätestatud:

„1. Lepingut tõlgendatakse heas usus, andes lepingus kasutatud mõistetele konteksti arvestades tavatähenduse ning lähtudes lepingu mõttest ja eesmärgist.

2. Lepingu tõlgendamisel hõlmab kontekst peale teksti, kaasa arvatud preambul ja lisad:

a) lepingu juurde kuuluva[t] kokkulep[et], mis on saavutatud kõigi osalisriikide vahel seoses lepingu sõlmimisega;

b) dokumen[ti], mille on koostanud üks või mitu osalisriiki seoses lepingu sõlmimisega ja mille teised osalisriigid on heaks kiitnud lepinguga seotud dokumendina.

[…]“.

Baseli konventsioon

4 Ohtlike jäätmete riikidevahelise veo ja nende kõrvaldamise kontrolli Baseli konventsiooni, mis allkirjastati Baselis 22. märtsil 1989 ja kiideti Euroopa Majandusühenduse nimel heaks nõukogu 1. veebruari 1993. aasta otsusega 93/98/EMÜ (EÜT 1993, L 39, lk 1; ELT eriväljaanne 11/18, lk 301), põhikohtuasja asjaoludele kohaldatavas redaktsioonis (edaspidi „Baseli konventsioon“) on preambuli esimeses, kolmandas kuni viiendas, kümnendas, üheteistkümnendas ja viieteistkümnendas lõigus märgitud:

„[käesoleva konventsiooni osalisriigid mõistavad] ohtlike ja muude jäätmete ning nende üle piiri viimisega kaasnevat ohtu kahjustada inimese tervist ja keskkonda;

[…]

[…] et kõige tõhusam viis kaitsta inimese tervist ja keskkonda selliste jäätmete põhjustatud ohtude eest on jäätmetekke vähendamine miinimumini nii koguse kui ka ohtlikkuse poolest;

[…] et riigid peavad rakendama vajalikke meetmeid kindlustamaks, et ohtlike ja muude jäätmete käitlemine, kaasa arvatud nende üle piiri viimine ja kõrvaldamine, on kooskõlas tervise- ja keskkonnakaitse nõuetega, olenemata kõrvaldamiskohast;

[…] et riigid peavad kindlustama, et jäätmetekitaja täidaks ohtlike ja muude jäätmete veo ja kõrvaldamisega kaasnevaid kohustusi kooskõlas keskkonnakaitsenõuetega, olenemata kõrvaldamiskohast;

[…]

[…] et tugevdatud kontroll ohtlike ja muude jäätmete üle piiri viimise üle ajendab neid keskkonnaohutult käitlema ja jäätmete üle piiri viimist vähendama;

[…] et riigid peavad rakendama meetmeid kohaseks teabevahetuseks ohtlike jäätmete ja muude jäätmete sisse- ja väljaviimise kohta ning selle kontrollimiseks;

[…]

[…] et riigid kannavad vastavalt rahvusvahelisele õigusele vastutust oma rahvusvaheliste kohustuste täitmise eest inimese tervise ning keskkonna kaitsel ja säilitamisel“.

5 Konventsiooni artiklis 1 „Konventsiooni reguleerimisala“ on ette nähtud:

„1. Käesolevas konventsioonis mõistetakse „ohtlike jäätmetena“ järgmisi üle piiri viidavaid jäätmeid:

a) I lisas loetletud mis tahes kategooriasse kuuluvad jäätmed, kui neil ei ole ühtegi III lisas nimetatud omadust,

b) jäätmed, mis ei kuulu punktis a osutatute hulka, kuid mis on määratletud ohtlike jäätmetena või mida peetakse ohtlikeks jäätmeteks väljaveo-, sisseveo- või transiitriigiks oleva osalisriigi siseriiklikes õigusaktides.

2. Käesolevas konventsioonis mõistetakse „muude jäätmetena“ üle piiri viidavaid jäätmeid, mis kuuluvad II lisas loetletud mis tahes kategooriasse.

[…]

4. Jäätmed, mis tekivad laevade tavapärase tegevuse käigus ja mille vette juhtimise suhtes kehtib teine rahvusvaheline kokkulepe, ei kuulu käesoleva konventsiooni reguleerimisalasse.“

6 Baseli konventsiooni artiklis 4 „Üldised kohustused“ on sätestatud:

„[…]

2. Iga osalisriik võtab asjakohaseid meetmeid, et:

a) kindlustada oma riigi piires ohtlike ja muude jäätmete tekke vähendamine miinimumini, võttes arvesse sotsiaalseid, tehnoloogilisi ja majanduslikke aspekte;

b) tagada ohtlike ja muude jäätmete keskkonnaohutuks käitlemiseks vastavate jäätmekäitlusrajatiste kättesaadavus oma riigi piires võimaluste kohaselt, olenemata jäätmete kõrvaldamise kohast;

[…]

d) tagada kooskõlas ohtlike ja muude jäätmete keskkonnaohutu ja tõhusa käitlemisega kõnealuste jäätmete üle piiri viimise vähendamine miinimumini ning tagada tervise- ja keskkonnakaitse jäätmete üle piiri viimisel sellega kaasnevate võimalike ebasoodsate mõjude eest;

[…]

f) nõuda, et ohtlike ja muude jäätmete kavandatavat üle piiri viimist käsitlevas teabes, mida asjaomastele riikidele edastatakse vastavalt V A lisale, sedastatakse selgelt kavandatava jäätmete üle piiri viimise mõju inimese tervisele ja keskkonnale;

[…]

h) teha otse ja sekretariaadi kaudu koostööd teiste osalisriikide ja asjast huvitatud organisatsioonidega, sealhulgas levitada teavet ohtlike ja muude jäätmete üle piiri viimise kohta, et parandada selliste jäätmete keskkonnaohutut käitlemist ja vältida illegaalset jäätmevedu.

[…]“.

7 Konventsiooni artiklis 6 „Jäätmete üle piiri viimine osalisriikide vahel“ on ette nähtud:

„1. Lähteriik saadab ise või nõuab jäätmetekitajalt või väljavedajalt ohtlike ja muude jäätmete kavandatava veo kohta kirjaliku teatise saatmist asjaomaste riikide pädevatele ametiasutustele

lähteriigi pädevate ametiasutuste kaudu. Teatis koosneb V A lisas täpsustatud deklaratsioonidest ja teabest, mis on kirjutatud sihtriigile vastuvõetavas keeles. Igale asjaomasele riigile tuleb saata ainult üks teatis.

2. Sihtriik vastab teatajale kirjalikult, nõustudes jäätmete üle piiri viimisega tingimusteta või esitades tingimusi, keeldudes jäätmete üle piiri viimiseks luba andmast või nõudes lisateavet. Sihtriigi lõpliku vastuse ärakiri saadetakse osalisriikidest asjaomaste riikide pädevatele ametiasutustele.

3. Lähteriik ei luba jäätmetekitajal või väljavedajal hakata jäätmeid üle piiri viima enne, kui ta pole saanud kirjalikku kinnitust, et:

a) teataja on saanud sihtriigilt kirjaliku nõusoleku,

b) teataja on saanud sihtriigilt kinnituse väljavedaja ja jäätmekõrvaldaja vahel sõlmitud lepingu kohta, milles täpsustatakse kõnealuste jäätmete keskkonnaohutu käitlemine.

[…]“.

8 Konventsiooni artikli 10 lõige 1 on sõnastatud järgmiselt:

„Osalisriigid teevad omavahel koostööd, et muuta paremaks ning saavutada ohtlike ja muude jäätmete keskkonnaohutu käitlemine.“

9 Konventsiooni I lisa sisaldab nimekirja jäätmekategooriatest, mille suhtes kohaldatakse nimetatud konventsioonis ette nähtud kontrolli.

10 Baseli konventsiooni II lisas on täpsustatud, millised jäätmekategooriad nõuavad erilist tähelepanu.

11 Selle konventsiooni VIII lisas on kehtestatud loetelu jäätmetest, mida peetakse ohtlikeks vastavalt kõnealuse konventsiooni artikli 1 lõike 1 punktile a.

Liidu õigus

Direktiiv 2006/12/EÜ

12 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. aprilli 2006. aasta direktiivi 2006/12/EÜ jäätmete kohta (ELT 2006, L 114, lk 9) artikli 1 lõike 1 punktis a oli sätestatud:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) *jäätmed* – I lisas loetletud kategooriatesse kuuluvad mis tahes ained või esemed, mille valdaja ära viskab, kavatseb ära visata või on kohustatud ära viskama;

[…]“.

13 Direktiiv 2006/12 tunnistati kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiviga 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid ja millega tunnistatakse kehtetuks teatud direktiivid (ELT 2008, L 312, lk 3). Direktiivi 2006/12 artikli 1 lõike 1 punkt a on sisuliselt üle võetud direktiivi 2008/98 artikli 3 punkti 1.

Määrus nr 1013/2006

14 Määruse nr 1013/2006 põhjendustes 1, 3, 7, 8, 14, 18, 35 ja 36 on märgitud:

„(1) Käesoleva määruse põhieesmärk ja -komponent on keskkonnakaitse; määruse mõju rahvusvahelisele kaubandusele on teisejärguline.

[…]

(3) […] otsus [93/98] käsitles […] Baseli konventsiooni […] sõlmimist ühenduse nimel; ühendus on kõnealuse konventsiooni osaline alates 1994. aastast. [Nõukogu 1. veebruari 1993. aasta m]ääruse (EMÜ) nr 259/93 [jäätmesaadetiste järelevalve ja kontrolli kohta Euroopa Ühenduses, ühendusse sisseveo ning ühendusest väljaveo korral (EÜT 1993, L 30, lk 1; ELT eriväljaanne 15/02, lk 176)] vastuvõtmisega kehtestas [Euroopa Liidu N]õukogu kõnealuste vedude piiramise ja kontrolli eeskirjad, mille eesmärgiks oli muu hulgas viia olemasolev jäätmevedude järelevalvet ja kontrolli käsitlev ühenduse süsteem vastavusse Baseli konventsiooni nõuetega.

[…]

(7) Jäätmesaadetiste järelevalve ja kontroll on vaja korraldada viisil, mis võtaks arvesse vajadust säilitada, kaitsta ja parandada keskkonna ja inimeste tervise kvaliteeti ning mis soodustab käesoleva määruse ühtsemat kohaldamist kogu ühenduses.

(8) On samuti oluline pidada meeles Baseli konventsiooni artikli 4 lõike 2 punktis d sätestatud nõuet selle kohta, et ohtlike jäätmete saadetiste arvu tuleb vähendada miinimumini kooskõlas selliste jäätmete keskkonnaohutu ja tõhusa jäätmehooldusega.

[…]

(14) Kõrvaldamistoiminguteks ettenähtud jäätmete saadetiste ning selliste taaskasutustoiminguteks ettenähtud jäätmete saadetiste puhul, mida ei ole III, IIIA ja IIIB lisas loetletud, tuleb tagada optimaalne järelevalve ja kontroll, nõudes selliste saadetiste jaoks eelnevat kirjalikku luba. Selline menetlus peaks omakorda sisaldama eelnevat teatamist, mis võimaldab pädevatel asutustel saada nõuetekohaselt teavet, nii et nad saavad võtta kõik inimeste tervise ja keskkonna kaitseks vajalikud meetmed. Samuti peaks eelnev teatamine võimaldama pädevatel asutustel esitada sellise saadetise kohta põhjendatud vastuväiteid.

[…]

(18) Arvestades jäätmetekitaja vastutust keskkonnaohutul jäätmehooldusel, peaks jäätmesaadetisi käsitlevad teatised ja liikumisdokumendid võimaluse korral täitma jäätmetekitajad.

[…]

(35) Vajalik on tagada turvaline ja keskkonnaohutu käitlemine laeva lammutamisel, et kaitsta inimeste tervist ja keskkonda. […]

(36) Tõhus rahvusvaheline koostöö jäätmesaadetiste kontrollimisel aitab tagada kontrolli ohtlike jäätmete saadetiste üle. Tõhusa jäätmehoolduse tagamiseks tuleks soodustada teabevahetust, jagatud vastutust ja ühiseid pingutusi ühenduse ja selle liikmesriikide ning kolmandate riikide vahel.“

15 Määruse artiklis 1 on sätestatud:

„1. Käesolevas määruses kehtestatakse menetlused ja kontrollimeetmed jäätmesaadetistele olenevalt nende päritolust, sihtkohast ja marsruudist, veetavate jäätmete liigist ja käitlusviisist sihtkohas.

[…]

3. Käesoleva määruse reguleerimisalasse ei kuulu:

a) laevadest ja kaldast eemal asuvatelt platvormidelt normaalse tegevuse tagajärjel tekkinud jäätmete, sealhulgas heitvee ja jääkide kaldale mahalaadimine, juhul kui need jäätmed on […] rahvusvahelise konventsiooni laevade põhjustatud merereostuse vältimise kohta [(alla kirjutatud Londonis 2. novembril 1973 ja täiendatud 17. veebruari 1978. aasta protokolliga] (MARPOL 73/78)) või muude kehtivate rahvusvaheliste lepingute objektid;

b) sõidukite, rongide, lennukite ja laevade pardal tekkinud jäätmed kuni nende mahalaadimiseni taaskasutamise või kõrvaldamise eesmärgil;

[…]“.

16 Nimetatud määruse artiklis 2 on ette nähtud:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmiseid mõisteid:

[…]

1) *jäätmed* – nagu on määratletud direktiivi [2006/12] artikli 1 lõike 1 punktis a;

2) *ohtlikud jäätmed* – nagu on määratletud nõukogu 12. detsembri 1991. aasta direktiivi 91/689/EMÜ ohtlike jäätmete kohta [(EÜT 1991, L 377, lk 20; ELT eriväljaanne 15/02, lk 78), mida on muudetud 27. juuni 1994. aasta direktiiviga 94/31/EÜ (EÜT 1994, L 168, lk 28; ELT eriväljaanne 15/02, lk 376),] artikli 1 lõikes 4;

[…]

8) *keskkonnaohutu jäätmehooldus* – kõigi rakendatavate meetmete võtmine, et tagada jäätmehooldus viisil, mis kaitseb inimtervist ja keskkonda kõnealuste jäätmete võimaliku kahjuliku mõju eest;

[…]

34) *saadetis* – jäätmevedu jäätmete taaskasutamise või kõrvaldamise eesmärgil, kui see on kavandatud või toimub:
   a) kahe riigi vahel või
   b) riigi ja selle riigi kaitse all olevate ülemeremaade ja -territooriumide või muude piirkondade vahel või
   c) riigi ja maismaapiirkonna vahel, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt ühegi riigi osa, või
   d) riigi ja Antarktika vahel või
   e) riigist välja läbi mõne eespool osutatud piirkonna või
   f) riigi sees läbi mõne muu eespool osutatud piirkonna ning algab ja lõpeb samas riigis või
   g) riiki sisse geograafilisest piirkonnast, mis ei kuulu ühegi riigi jurisdiktsiooni alla;

[…]“.

17 Sama määruse artikli 3 lõikes 1, mis asub selle II jaotises „Saadetised ühenduse piirides otse või transiidina läbi kolmandate riikide“, on sätestatud:

„Järgmiste jäätmesaadetiste puhul kasutatakse käesolevas jaotises sätestatud kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlust:

a) kui kõrvaldamistoiminguteks on määratud:

   kõik jäätmed;

b) kui taaskasutamistoiminguteks on määratud:
   i) IV lisas loetletud jäätmeliigid, mille hulka kuuluvad ka Baseli konventsiooni II ja VIII lisas loetletud jäätmeliigid;
   ii) IVA lisas loetletud jäätmeliigid;
   iii) jäätmeliigid, mis ei ole liigitatud III, IIIB, IV ja IVA lisa ühegi kande kohaselt;
   iv) jäätmete segud, mis ei ole liigitatud III, IIIB, IV või IVA lisa ühegi kande kohaselt, kuid on loetletud IIIA lisas.“

18 Määruse nr 1013/2006 II jaotise I peatükk, mis sisaldab artikleid 4–17, kirjeldab kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlust.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

19 Flaminia on Contile kuuluv konteinerlaev, mis sõitis põhikohtuasjas kõnealusel perioodil Saksa lipu all.

20 14. juulil 2012, kui see konteinerlaev, millele oli laaditud 4808 konteinerit, millest 151 olid nn ohtlikud ained, oli teel Charlestonist (Ameerika Ühendriigid) Antwerpenisse (Belgia), puhkes laeva pardal tulekahju koos plahvatustega. Pärast tulekahju kustutamist sai Conti 21. augustil 2012 loa konteinerlaeva pukseerimiseks Saksa territoriaalvetesse. Havariekommando (Saksamaa merepäästeamet) 25. augusti 2012. aasta kirjaga kohustati Contit koostama edasise tegevuse kava ja nimetama asjaomaste meetmete elluviimiseks võimalikud lepingupartnerid.

21 9. septembril 2012 pukseeriti laev Wilhelmshavenisse (Saksamaa).

22 Conti lubas Saksamaa ametiasutustele, et ta tagab selle laeva ohutu veo Mangalias (Rumeenia) asuvasse laevaremonditehasesse ja tagab laeva pardal leiduvate ainete nõuetekohase käitlemise.

23 Niedersächsisches Umweltministerium (Alam-Saksi liidumaa keskkonnaministeerium, Saksamaa) teatas 30. novembri 2012. aasta kirjas Contile, et laev ise „ning pardal leiduv kustutusvesi, setted ja metallimurd tuleb liigitada jäätmeteks“ ning et seega tuleb neid sisaldava saadetise suhtes läbi viia kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlus. Conti vaidlustas selle seisukoha 3. detsembri 2012. aasta kirjaga.

24 Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (Oldenburgi tööinspektsioon, Saksamaa) kohustas 4. detsembri 2012. aasta otsuses Contit viima Flaminia pardal leiduva metallimurru ning setete ja lastijääkidega segunenud kustutusvee tõttu läbi niisugust menetlust. Peale selle keelati Contil laeva enne kõnealuse menetluse lõppu ja kontrollitava saksakeelse jäätmekõrvalduskava esitamist toonasest asukohast ära viia.

25 21. detsembriks 2012 oli terveks jäänud last laevast maha laaditud ja antud kinnitus laeva merekõlblikkuse kohta lainekõrgusel kuni 6 meetrit.

26 Põlengu kustutusvee transportimiseks Odense (Taani) sadamasse algatati ja viidi lõpule kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlus. 18. veebruaril 2013 alustati kustutusvee väljapumpamise töödega. Kui oli võimalik hinnata seda, kui suurt hulka setetega segunenud kustutusveest ei ole võimalik välja pumbata, algatati 26. veebruaril 2013 sellele menetlusele järgnev menetlus Rumeenia ametivõimudega.

27 Sadamast väljumise luba, mida taotleti 4. märtsiks 2013, anti 1. märtsil 2013. Enne Flaminia väljumist sadamast oli siiski vaja maha laadida veel 30 konteinerit jäätmetega – see kestis kuni 7. märtsini 2013. Pärast seda, kui lõpetati kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku andmise menetlus, mis viidi läbi koostöös Rumeenia ametiasutustega, sai 24 000 tonni jäätmeid sisaldav laev 15. märtsil 2013 teele asuda.

28 Pärast seda, kui Conti esitas Landgericht München I-le (Müncheni I esimese astme kohus, Saksamaa) hagi nõudega mõista Alam-Saksi liidumaalt välja hüvitis kahju eest, mis tulenes eelkõige etteteatamise menetluste tõttu tekkinud kuludest, mida Conti pidi kandma, esitas see kohus Euroopa Kohtule eelotsusetaotluse, et teha kindlaks, kas laeva pardal aset leidnud avarii tagajärjel tekkinud metallimurrust ning setete ja lastijääkidega segunenud kustutusveest koosnevad jäägid tuli kvalifitseerida „sõidukite, rongide, lennukite ja laevade pardal tekkinud jäätmeteks“ määruse nr 1013/2006 artikli 1 lõike 3 punkti b tähenduses.

29 16. mai 2019. aasta kohtuotsuses Conti 11. Container Schiffahrt (C-689/17, edaspidi „kohtuotsus Conti 11“, EU:C:2019:420) asus Euroopa Kohus seisukohale, et selliseid jääke tuleb kõnealuse sätte tähenduses pidada laeva pardal tekkinud jäätmeteks, mis on määruse kohaldamisalast välja jäetud kuni nende mahalaadimiseni taaskasutamise või kõrvaldamise eesmärgil.

30 Pärast seda kohtuotsust rahuldas Landgericht München I (Müncheni I esimese astme kohus) Conti hüvitisnõude osaliselt.

31 Alam-Saksi liidumaa esitas selle otsuse peale apellatsioonkaebuse Oberlandesgericht Münchenile (liidumaa kõrgeim üldkohus Münchenis, Saksamaa), kes on eelotsusetaotluse esitanud kohus ja kellel – võttes arvesse Baseli konventsiooni artikli 1 lõiget 4 – esinevad kahtlused määruse nr 1013/2006 artikli 1 lõike 3 punkti b kehtivuse osas, kuivõrd sätte kohaselt on kirjaliku

etteteatamise ja nõusoleku menetluse läbiviimise nõudest vabastatud ka niisugused ohtlikud jäätmed, mis ei ole tekkinud laeva tavapärase tegevuse käigus, mida ei ole veel maha laaditud ja mida tuleb vedada ühest liikmesriigist teise.

32 Ta leiab, et Baseli konventsiooni artikli 1 lõige 4 jätab selle konventsiooni kohaldamisalast välja üksnes niisugused jäätmed konventsiooni I lisa tähenduses, mis tekivad laeva „tavapärase“ tegevuse käigus. Jäätmeid, mis tekivad avamereavarii tõttu laeva pardal, ei saa aga pidada selle laeva „tavapärase“ tegevuse käigus tekkinuiks.

33 Samas tuleneb eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul kohtuotsusest Conti 11, et määruse nr 1013/2006 artikli 1 lõike 3 punktis b on ette nähtud erand kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlusest, mis on laiema ulatusega kui Baseli konventsioonis ette nähtud erand, sest selle sätte kohaselt ei kuulu nimetatud määruse kohaldamisalasse jäätmed, mis ei ole tekkinud laeva „tavapärase“ tegevuse käigus kõnealuse konventsiooni artikli 1 lõike 4 tähenduses, mida ei ole veel maha laaditud ja mis veetakse ühest liikmesriigist teise.

34 Eelotsusetaotluse esitanud kohus tuletab aga meelde, et Euroopa Liit on selle konventsiooni osaline ja et ta on sellisena seotud konventsioonist tulenevate kohustustega.

35 Nendel asjaoludel otsustas Oberlandesgericht München (liidumaa kõrgeim üldkohus Münchenis) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [määruse nr 1013/2006] artikli 1 lõike 3 punktis b kehtestatud erand etteteatamise kohustusest on [Baseli konventsiooni] sätete rikkumise tõttu kehtetu osas, milles kõnealune erand välistab etteteatamise kohustuse ka niisuguste ohtlike jäätmete puhul, mis on tekkinud laeva pardal aset leidnud avarii tagajärjel ning mida tuleb vastavalt […] [kohtuotsusele Conti 11] käsitada jäätmetena kõnealuse erandsätte tähenduses?

2. Juhul kui esimesele küsimusele vastatakse eitavalt, siis kas [määruse nr 1013/2006] artikli 1 lõike 3 punktis b kehtestatud erandit tuleb [Baseli konventsiooni] arvesse võttes tõlgendada kitsendavalt nii, et selliseid metallimurrust ning setete ja lastijääkidega segunenud kustutusveest koosnevaid jääke, nagu on kõne all põhikohtuasjas ja mis on tingitud laeva pardal aset leidnud avariist, ei tule käsitada laeva pardal tekkinud jäätmetena viidatud sätte tähenduses?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

Vastuvõetavus

36 Ilma et Conti oleks otseselt väitnud, et esimene küsimus on vastuvõetamatu, leiab ta, et määruse nr 1013/2006 artikli 1 lõike 3 punkti b kehtivust – võttes arvesse Baseli konventsiooni artikli 1 lõiget 4 – on Euroopa Kohus vähemalt kaudselt kinnitanud kohtuotsuses Conti 11. Täpsemalt märkis Conti, et Euroopa Kohus põhjendas selle kohtuotsuse punktis 30 oma otsust jätta rahuldamata Alam-Saksi liidumaa taotlus uuendada menetluse suuline osa pärast kohtujuristi ettepaneku esitamist kohtuasjas, milles see kohtuotsus tehti, sellega, et pärast suulise osa lõppu ei

ole esitatud ühtegi uut asjaolu, viidates seega sellele, et ta nõustub mainitud ettepanekus esitatud kaalutlustega määruse nr 1013/2006 artikli 1 lõike 3 punkti b kehtivuse kohta, võttes arvesse Baseli konventsiooni artikli 1 lõiget 4.

37 Sellega seoses tuleb meelde tuletada, et vastavalt Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikale on ELTL artiklis 267 ette nähtud Euroopa Kohtu ja liikmesriikide kohtute vahelise koostöö raames üksnes asja menetleva ja selle lahendamise eest vastutava liikmesriigi kohtu ülesanne kohtuasja eripära arvesse võttes hinnata nii eelotsusetaotluse vajalikkust asjas otsuse langetamiseks kui ka Euroopa Kohtule esitatavate küsimuste asjakohasust. Järelikult kehtib eeldus, et liidu õigust puudutav eelotsuse küsimus on asjakohane. Euroopa Kohus võib keelduda liikmesriigi kohtu esitatud eelotsuse küsimusele vastamast vaid siis, kui on ilmne, et taotletaval liidu õigusnormi tõlgendusel või selle kehtivuse kontrollimisel puudub igasugune seos põhikohtuasja faktiliste asjaolude või esemega, kui probleem on hüpoteetiline või kui Euroopa Kohtule ei ole teada vajalikke faktilisi või õiguslikke asjaolusid, et anda tarvilik vastus talle esitatud küsimustele (vt selle kohta 4. oktoobri 2024. aasta kohtuotsus Confédération paysanne (Lääne-Sahara melonid ja tomatid), C-399/22, EU:C:2024:839, punktid 60 ja 61 ning seal viidatud kohtupraktika).

38 Käesoleval juhul põhjendab eelotsusetaotluse esitanud kohus vajadust saada vastus esimesele küsimusele asjaoluga, et kohtuotsuses Conti 11 ei tehtud otsust määruse nr 1013/2006 artikli 1 lõike 3 punkti b kehtivuse kohta, võttes arvesse Baseli konventsiooni artikli 1 lõiget 4. Euroopa Kohtu vastus sellele küsimusele on aga põhikohtuasja lahendamisel määrava tähtsusega. Kuivõrd Conti nõuab põhikohtuasjas, et talle hüvitataks kahju, mis tekkis sellest, et Alam-Saksi liidumaa kohustas teda järgima kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlust, siis on selle nõude põhjendatuse üle otsustamisel määrava tähtsusega küsimus, kas määruse nr 1013/2006 artikli 1 lõike 3 punkt b, mida peab Conti väitel põhikohtuasjas kõne all oleva jäätmesaadetise suhtes kohaldama, on kehtiv.

39 Neil asjaoludel ei ole kahtlust, et esitatud küsimus on põhikohtuasja lahendamiseks asjakohane ja et käesoleva kohtuotsuse punktis 37 osutatud vastuvõetavuse tingimused on täidetud.

40 Lisaks tuleb märkida, et vastupidi sellele, mida väidab Conti, ei saa kohtuotsust Conti 11 mõista nii, et selles kinnitas Euroopa Kohus kaudselt määruse nr 1013/2006 artikli 1 lõike 3 punkti b kehtivust Baseli konventsiooni artikli 1 lõiget 4 arvestades. Nimelt märkis Euroopa Kohus selle kohtuotsuse punktis 30 otsesõnu, et eelotsusetaotluse esitanud kohus ei ole kehtivuse kohta küsimust esitanud, mistõttu ei ole tema ülesanne sellele vastata.

41 Seega on esimene küsimus vastuvõetav.

Sisulised küsimused

42 Esimese küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtul kontrollida määruse nr 1013/2006 artikli 1 lõike 3 punkti b – nagu Euroopa Kohus on seda tõlgendanud kohtuotsuses Conti 11, mille kohaselt on vastavalt nimetatud sättele jäetud kõnealuse määruse kohaldamisalast välja avamereavarii tagajärjel laeva pardal tekkinud jäätmed kuni nende mahalaadimiseni taaskasutamise või kõrvaldamise eesmärgil – kehtivust, arvestades Baseli konventsiooni artikli 1 lõiget 4.

43 Eelotsusetaotluse esitanud kohtule tarviliku vastuse andmiseks tuleb esimesena kontrollida, kas see väljajätmine määruse nr 1013/2006 kohaldamisalast on kohaldatav juhul, kui niisuguse avarii tagajärjel laeva pardal tekkinud jäätmed jäid kõnealusele laevale selleks, et need saadetaks koos sama laevaga taaskasutamiseks või kõrvaldamiseks pärast seda, kui osa neist jäätmeist on laevalt maha laaditud taaskasutamise või kõrvaldamise eesmärgil.

44 ELTL artikli 216 lõike 2 kohaselt moodustavad liidu poolt sõlmitud rahvusvaheliste lepingute sätted liidu õiguskorra lahutamatu osa, mistõttu on liidu institutsioonid nende lepingutega seotud. Niisiis on Euroopa Kohus pädev tõlgendama nende lepingute sätteid, mis on liidu teisese õiguse aktide suhtes esimuslikud ja mida tuleb nii palju kui võimalik tõlgendada kooskõlas kõnealuste lepingutega (vt selle kohta 27. veebruari 2024. aasta kohtuotsus EUIPO *vs*. The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, punkt 70 ja seal viidatud kohtupraktika).

45 Käesoleval juhul sai Euroopa Majandusühendus aga Baseli konventsiooni osaliseks otsusega 93/98, mistõttu see konventsioon on alates 1994. aastast liidu õiguskorra lahutamatu osa (vt selle kohta 28. mai 2020. aasta kohtuotsus Interseroh, C-654/18, EU:C:2020:398, punkt 44 ja seal viidatud kohtupraktika).

46 Nagu on märgitud määruse nr 1013/2006 põhjenduses 3, kehtestas liidu seadusandja – kui ta võttis vastu määruse nr 259/93, mis tunnistati kehtetuks ja asendati määrusega nr 1013/2006 – jäätmesaadetiste piiramise ja kontrolli eeskirjad, mille eesmärk oli muu hulgas viia olemasolev jäätmevedude järelevalvet ja kontrolli käsitlev ühenduse süsteem vastavusse Baseli konventsiooni nõuetega. Lisaks tuleneb määruse nr 1013/2006 põhjendusest 8, et liidu seadusandja järgis selle määruse vastuvõtmisel samuti eelmainitud eesmärki, et liidu õigus oleks kõnealuse konventsiooniga kooskõlas.

47 Seega tuleb kindlaks määrata Baseli konventsiooni asjasse puutuvate sätete ulatus. Nagu on ette nähtud rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsiooni artikli 31 lõikes 1, tuleb neid sätteid tõlgendada heas usus, andes Baseli konventsiooni mõistetele konteksti arvestades tavatähenduse ning lähtudes konventsiooni mõttest ja eesmärgist.

48 Kõnealuse konventsiooni artikli 1 „Konventsiooni reguleerimisala“ lõikes 1 on selgitatud, mida tuleb mõista „ohtlike jäätmete“ all selle konventsiooni tähenduses.

49 Nende jäätmete kohta on Baseli konventsiooni artikli 4 lõikes 2 esiteks ette nähtud, et konventsiooni osalisriigid võtavad asjakohaseid meetmeid, et vähendada ohtlike jäätmete teket miinimumini, võttes arvesse sotsiaalseid, tehnoloogilisi ja majanduslikke aspekte, ning edendada selliste jäätmete keskkonnaohutut käitlemist, olenemata jäätmete kõrvaldamise kohast (vt eelkõige punktid a ja b). Teiseks võtavad need osalisriigid selle sätte kohaselt asjakohaseid meetmeid, et vähendada ohtlike jäätmete viimist üle piiri, välja arvatud juhul, kui leitakse, et need vastavad tõhusa ja keskkonnaohutu jäätmehoolduse põhimõtetele, ning kui need toimuvad viisil, mis kaitseb inimeste tervist ja keskkonda sellest tuleneda võiva ebasoodsa mõju eest (vt eelkõige punkt d). Kolmandaks nõuavad nimetatud osalisriigid sama sätte alusel, et asjaomastele riikidele edastataks teave ohtlike jäätmete kavandatava üle piiri viimise kohta, et nad saaksid hinnata sellise veo mõju inimeste tervisele ja keskkonnale ning teeksid koostööd, et levitada teavet nende jäätmete üle piiri viimise kohta, et parandada selliste jäätmete keskkonnaohutut käitlemist ja vältida illegaalset jäätmevedu (vt eelkõige punktid f ja h).

50 Eeskätt on selle konventsiooni artiklis 6 kirjeldatud kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlust, mida kohaldatakse iga konventsiooni kohaldamisalasse kuuluva jäätmesaadetise suhtes.

51 Baseli konventsiooni artikli 1 lõikes 4 on siiski ette nähtud, et konventsiooni kohaldamisalast on välja jäetud – ja seega vabastatud konventsiooni artiklis 6 ette nähtud kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlusest – jäätmed, mis tekivad laeva „tavapärase tegevuse“ käigus ja mille vette juhtimise suhtes kehtib teine rahvusvaheline kokkulepe.

52 Sellega seoses tuleb märkida, et selle konventsiooni preambuli esimese lõigu kohaselt võib ohtlike ja muude jäätmetega ning nende üle piiri viimisega kaasneda oht kahjustada inimese tervist ja keskkonda ning et preambuli neljanda lõigu kohaselt peavad riigid rakendama vajalikke meetmeid kindlustamaks, et ohtlike ja muude jäätmete käitlemine, kaasa arvatud nende üle piiri viimine ja kõrvaldamine, oleks kooskõlas tervise- ja keskkonnakaitse nõuetega, olenemata kõrvaldamiskohast. Nimetatud preambuli kümnendas lõigus on lisaks märgitud, et tugevdatud kontroll ohtlike ja muude jäätmete üle piiri viimise üle ajendab neid keskkonnaohutult käitlema ja üle piiri veetavate jäätmete hulka vähendama.

53 Järelikult tuleb tõdeda, et kuivõrd Baseli konventsiooni artikli 1 lõige 4 kujutab endast erandit selles konventsioonis ette nähtud kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlusest, mida kohaldatakse enne ohtlike või muude jäätmete saadetise vedamist, ei saa seda sätet tõlgendada viisil, mis seab kahtluse alla konventsiooni eesmärkide, st inimeste tervise ja keskkonna kaitse saavutamise.

54 Kohtuotsuse Conti 11 punktis 53, millele eelotsusetaotluse esitanud kohus viitab, asus Euroopa Kohus seisukohale, et määruse nr 1013/2006 artikli 1 lõike 3 punkti b kohaselt on kõnealuse määruse kohaldamisalast välja jäetud avarii tagajärjel laeva pardal tekkinud jäätmed „kuni nende [jäätmete] mahalaadimiseni taaskasutamise või kõrvaldamise eesmärgil“.

55 Ühelt poolt tuleb aga rõhutada, et selle kohtuotsuse punktis 48 selgitas Euroopa Kohus muu hulgas põhjust, millega on põhjendatud kõnealuses sättes ette nähtud väljajätmine avamereavarii tagajärjel laeva pardal tekkinud jäätmete puhul; selleks on nimelt asjaolu, et niisugust liiki jäätmete tekkimine on ootamatu ja ettenägematu, mis muudab laeva eest vastutaval isikul praktikas võimatuks või ülimalt raskeks saada õigel ajal teavet, mida on vaja, et rakendada nõuetekohaselt neid kõnealuse määruse reegleid, mis puudutavad kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlust, mille eesmärk on tagada jäätmesaadetiste järelevalve ja tõhus kontroll nimetatud määruse tähenduses.

56 Teiselt poolt täpsustas Euroopa Kohus kohtuotsuse Conti 11 punktis 42, et kuna sama määruse artikli 1 lõike 3 punktis b ette nähtud väljajätmine on kohaldatav üksnes „kuni nende [jäätmete] mahalaadimiseni taaskasutamise või kõrvaldamise eesmärgil“, on see säte kohaldatav ainult nii kaua, kuni asjaomased jäätmed ei ole laevast ära viidud, et saata need taaskasutamiseks või kõrvaldamiseks.

57 Sellegipoolest tuleb tõdeda, et kui – nagu põhikohtuasjas – osa avamereavarii tagajärjel laeva pardal tekkinud jäätmetest laaditakse maha turvalises sadamas – olenevalt olukorrast selleks, et see jäätmesaadetisena edasi saata, mille suhtes kohaldatakse kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlust –, tekib küsimus, kas määruse nr 1013/2006 artikli 1 lõike 3 punktis b ette nähtud väljajätmine jääb edasi kehtima ka neist jäätmeist niisuguse osa edasisaatmisele, mida ei ole laevalt maha laaditud.

58 Sellega seoses olgu märgitud, et liidu õigusnormi tõlgendamisel ei tule arvesse võtta mitte ainult selle sõnastust, vaid ka konteksti ja selle õigusaktiga taotletavaid eesmärke, mille osa see säte on (4. oktoobri 2024. aasta kohtuotsus Lindenapotheke, C-21/23, EU:C:2024:846, punkt 52 ja seal viidatud kohtupraktika).

59 Määruse nr 1013/2006 artikli 1 lõike 3 punkti b konteksti kohta tuleb märkida, et selle määruse artikli 1 lõike 1 kohaselt kehtestatakse määrusega menetlused ja kontrollimeetmed, mida kohaldatakse jäätmesaadetistele. Sellest tuleneb, et nimetatud määrus kehtestab süsteemi, milles kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlust kohaldatakse põhimõtteliselt määruse II jaotise 1. peatükis ette nähtud eeskirjade järgi iga selle määruse kohaldamisalasse kuuluva jäätmesaadetise suhtes.

60 Ühelt poolt on sama määruse artikli 2 punktis 1 sisalduvat mõistet „jäätmed“ – mis hõlmab määruse nr 1013/2006 artikli 2 punktis 2 määratletud konkreetsemat mõistet „ohtlikud jäätmed“ – määratletud viidates direktiivi 2006/12 artikli 1 lõike 1 punktile a, mille sõnastus on üle võetud direktiivi 2008/98 artikli 3 punkti 1. Direktiivi 2006/12 artikli 1 lõike 1 punktis a – lähtudes selle direktiivi I lisast – on kasutatud mõiste „jäätmed“ eriti laia määratlust, nimelt hõlmab see mis tahes aineid või esemeid, mille valdaja ära viskab, kavatseb ära visata või on kohustatud ära viskama ning mis kuuluvad ühte selles lisas nimetatud kategooriatest. Teiselt poolt on selle määruse artikli 2 punktis 34 mõiste „saadetis“ määratletud kui „jäätmevedu jäätmete taaskasutamise või kõrvaldamise eesmärgil“. Seega annavad need määratlused tunnistust liidu seadusandja tahtest anda määruses nr 1013/2006 ette nähtud kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlusele väga lai kohaldamisala.

61 Samuti on kõnealuse määruse artikli 1 lõike 3 punkt b erand selle menetluse võimalikult laia kohaldamise põhimõttest ja seda tuleb järelikult tõlgendada kitsalt.

62 Mis puudutab määrusega nr 1013/2006 taotletavaid eesmärke, siis tuleb meelde tuletada, et selle määruse põhjenduses 1 on märgitud, et selle peamine eesmärk on keskkonnakaitse. See eesmärk ilmneb ka Baseli konventsiooni preambuli neljandast lõigust, milles on sätestatud, et osalisriigid peaksid rakendama vajalikke meetmeid kindlustamaks, et ohtlike ja muude jäätmete käitlemine, kaasa arvatud nende üle piiri viimine ja kõrvaldamine, on kooskõlas tervise- ja keskkonnakaitse nõuetega, olenemata kõrvaldamiskohast.

63 Selleks on määruse põhjenduses 7 rõhutatud, kui oluline on korraldada ja reguleerida jäätmesaadetiste järelevalvet ja kontrolli viisil, mis võtaks arvesse vajadust säilitada, kaitsta ja parandada keskkonna ja inimeste tervise kvaliteeti. Samuti on nimetatud määruse põhjenduses 8, milles tuletatakse meelde Baseli konventsiooni artikli 4 lõike 2 punktis d sätestatud nõuet, märgitud, et oluline on vähendada ohtlike jäätmete saadetiste arvu miinimumini kooskõlas selliste jäätmete keskkonnaohutu ja tõhusa jäätmehooldusega.

64 Sama määruse põhjenduses 14 on lisaks täpsustatud, et jäätmesaadetiste puhul on eelneva kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku kohustuse eesmärk tagada selliste taaskasutustoiminguteks ettenähtud jäätmete saadetiste puhul, mida ei ole määruse nr 1013/2006 III, IIIA ja IIIB lisas loetletud, optimaalne järelevalve ja kontroll. Nagu nähtub sisuliselt sama määruse põhjendusest 36, eeldab ohtlike jäätmete saadetiste kontrolli tõhusus tõhusat rahvusvahelist koostööd ja teabevahetust; see nähtub ka Baseli konventsiooni preambuli üheteistkümnendast lõigust ja selle artikli 10 lõikest 1.

65 Nende eesmärkide saavutamiseks tuleb aga paratamatult asuda seisukohale, et kui osa avamereavarii tagajärjel laeva pardal tekkinud jäätmetest laaditakse maha turvalises sadamas taaskasutamiseks või kõrvaldamiseks, siis muude jäätmete suhtes – mis on tingitud sellest avariist ja jäävad laeva pardale, et need saadetaks koos laevaga teise sadamasse nende kõrvaldamise või taaskasutamise eesmärgil – ei kehti viimati nimetatud saadetise kontekstis enam määruse nr 1013/2006 artikli 1 lõike 3 punkti b kohaldamisest tulenev erand.

66 Kõigepealt kehtestab see määrus liidule Baseli konventsioonist tulenevate kohustuste täitmiseks eelneva kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetluse kui jäätmesaadetiste järelevalve ja kontrolli keskse osise. See menetlus võimaldab koguda andmeid nende jäätmete olemasolu ja ohtlikkuse kohta, nagu nähtub nimetatud määruse artiklist 4, mis kohustab teatajat esitama teavet muu hulgas jäätmete koguse, nimetuse, koostise ja sihtkoha kohta. Nagu nähtub sama määruse põhjendusest 14, võimaldab see menetlus pädevatel liikmesriigi asutustel saada nõuetekohaselt teavet, et nad saaksid võtta kõik inimeste tervise ja keskkonna kaitseks vajalikud meetmed, aga ka esitada nende saadetiste kohta põhjendatud vastuväiteid. Kui aga määruse nr 1013/2006 artikli 1 lõike 3 punkti b kohaldamisest tulenev erand kehtiks jätkuvalt edasi sellele laevale jäänud jäätmete suhtes – olukorras, kus laeva eest vastutaval isikul on mõistlikult võimalik omada teavet, mis on vajalik kõnealuses määruses ette nähtud kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetluse nõuetekohaseks kohaldamiseks –, ei tekitaks see mitte ainult lünka määrusega kehtestatud järelevalve ja kontrolli süsteemis, vaid võiks ka võtta sellelt menetluselt kogu soovitava toime.

67 Nimelt, võttes arvesse jäätmetekitajate erilist vastutust, mida on meelde tuletatud määruse nr 1013/2006 põhjenduses 18, võib juhul, kui see laev sisenes turvalisse sadamasse, et seal osa jäätmetest maha laadida, põhjendatult asuda seisukohale, et laeva eest vastutaval isikul on vajalik teave selles määruses ette nähtud eeskirjade nõuetekohaseks kohaldamiseks.

68 Pealegi satuks ohtu eesmärk tagada ohutu jäätmehooldus ja vähendada jäätmete saadetiste arvu miinimumini kooskõlas nende jäätmete keskkonnaohutu ja tõhusa jäätmehooldusega – mis on sõnastatud selle määruse põhjenduses 8, milles on otsesõnu viidatud Baseli konventsiooni artikli 4 lõike 2 punktile d –, kui niisuguse laeva eest vastutaval isikul, mille pardal on avamereavarii tagajärjel tekkinud jäätmed, oleks pärast neist jäätmeist osa mahalaadimist turvalises sadamas kaalutlusõigus otsustamisel, kas algatada laevale jäänud jäätmete edasisaatmise suhtes kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlus. Eelkõige tuleb määrusele nr 1013/2006 anda niisugune tõlgendus, mis tagaks, et see laeva eest vastutav isik ei saaks võtta arvesse muid kaalutlusi kui need, mis on seotud keskkonna ja inimeste tervise kaitsega, vedades tarbetult jäätmeid; see oleks vastuolus eesmärgiga vähendada jäätmete saadetiste arvu miinimumini kooskõlas nende jäätmete keskkonnaohutu ja tõhusa jäätmehooldusega.

69 Seejärel on määruse nr 1013/2006 artiklites 4–17 täpselt kindlaks määratud tingimused, millele vastavalt tuleb kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlus algatada ja lõpule viia. Niisugune raamistik aitab tagada ettevõtjate õiguskindlust, võimaldades jäätmetekitajatel ja -vedajatel teada oma kohustuste ulatust. See raamistik võimaldab ka pädevatel liikmesriigi asutustel teostada oma järelevalve- ja kontrollivolitusi. Kõnealuse määruse artikli 1 lõike 3 punkti b niisuguse tõlgenduse tulemusena, mille kohaselt juhul, kui osa avamereavarii tagajärjel laeva pardal tekkinud jäätmetest laaditakse maha turvalises sadamas taaskasutamise või kõrvaldamise eesmärgil, ei kuulu enam selle sätte kohaldamisest tulenev erand kohaldamisele asjaomasele laevale jäänud jäätmete edasisaatmisele, kaob aga igasugune ebakindlus seoses vajadusega algatada selle saadetise suhtes eelmainitud menetlus.

70 Lõpuks tuleb tõdeda, et laevale jäänud jäätmete veo suhtes kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetluse kohaldamine aitab saavutada eesmärki, et jäätmetekitajad vastutaksid keskkonnaohutu jäätmehoolduse eest, nagu on sisuliselt meelde tuletatud määruse nr 1013/2006 põhjenduses 18. Laeva eest vastutav isik, kes on osa jäätmetest maha laadinud, peab nimelt valima sellele laevale jäänud jäätmete saatmiseks viisi, mis vastab kõige paremini kõnealuse määrusega kehtestatud keskkonna ja inimeste tervise kaitse nõuetele.

71 Käesoleva kohtuotsuse punktides 65–70 antud tõlgendus kehtib seda enam juhul, kui tulekahju tagajärjel on jäätmed laevaga kokku sulanud, muutes nende jäätmete range eristamise eriti raskeks või isegi võimatuks. Sellises olukorras kohustab kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetluse kohaldamine laeva enda suhtes laeva eest vastutavat isikut tegema valiku niisuguse saadetise kasuks, mis võimaldab selle turvaliselt ja keskkonnaohutult lammutada, nagu on märgitud käsitletava määruse põhjenduses 35.

72 Neil asjaoludel tuleb asuda seisukohale, et avamereavarii tagajärjel laeva pardal tekkinud jäätmeid, mis – pärast seda, kui osa neist laaditi laevalt turvalises sadamas maha taaskasutamise või kõrvaldamise eesmärgil – jäid laevale selleks, et need saadetaks koos sama laevaga taaskasutamiseks või kõrvaldamiseks, ei saa jätta määruse nr 1013/2006 kohaldamisalast selle artikli 1 lõike 3 punkti b alusel välja.

73 Selle sätte niisugune tõlgendus, mille kohaselt kohaldatakse selles ette nähtud erandit üksnes seni, kuni kõik või osa avamereavarii tagajärjel laeva pardal tekkinud jäätmetest laaditakse maha turvalises sadamas, on kooskõlas Baseli konventsiooni artikli 1 lõikega 4, kuivõrd see ei sea ohtu selle konventsiooni eesmärki kaitsta inimeste tervist ja keskkonda.

74 Teisena tuleb märkida – arvestades tõika, et määruse nr 1013/2006 artikli 1 lõike 3 punkti b on võimalik tõlgendada Baseli konventsiooniga kooskõlas olevana –, et ei ole vaja ühelt poolt hinnata seda, kas nimetatud konventsiooni laadi ja ülesehitusega on vastuolus see, et Euroopa Kohus saab kontrollida liidu õigusakti kehtivust nimetatud konventsiooni alusel, ja teiselt poolt seda, kas sama konventsiooni sätted, millele tugineti selle kontrollimise vajadust põhjendades, näivad nende sisu seisukohast olevat tingimusteta ja piisavalt täpsed (21. detsembri 2011. aasta kohtuotsus Air Transport Association of America jt, C-366/10, EU:C:2011:864, punktid 53 ja 54 ning seal viidatud kohtupraktika, ja 4. oktoobri 2024. aasta kohtuotsus Leedu jt *vs.* parlament ja nõukogu (liikuvuspakett), C-541/20–C-555/20, EU:C:2024:818, punkt 1036).

75 Käesoleval juhul nähtub eelotsusetaotlusest, et osa jäätmetest, mis tekkisid Flaminia pardal avamereavarii tagajärjel ja mille puhul ei ole vaidlust selle üle, et need on ohtlikud jäätmed määruse nr 1013/2006 artikli 2 punkti 2 tähenduses, laaditi pärast laeva sildumist maha Wilhelmshaveni sadamas. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et see osa jäätmetest koosneb laeval puhkenud tulekahju kustutamise veest, mida sai välja pumbata, selleks et viia see Odense sadamasse taaskasutamiseks või kõrvaldamiseks, ning samuti osast kustutussetetest.

76 Eelotsusetaotlusest nähtub samuti, et muud tulekahjust tingitud jäätmed, mida ei olnud võimalik välja pumbata ega maha laadida, sealhulgas metallimurrust, setetest ja lastijääkidest koosnevad jäägid, jäid Flaminia pardale, et need saadetaks koos laevaga Mangalia sadamasse nende kõrvaldamiseks või taaskasutamiseks.

77 Selle alusel tuleb teha järeldus, et Wilhelmshaveni sadamast Mangalia sadamasse veetud jäätmed kuulusid määruse nr 1013/2006 kohaldamisalasse, mistõttu tuli selle saadetise suhtes kohaldada kõnealuses määruses ette nähtud kirjaliku etteteatamise ja nõusoleku menetlust.

78 Seega, vastupidi kohtuotsuse Conti 11 punktis 48 silmas peetud võib eeldada, et pärast seda, kui osa Flaminia pardal tekkinud jäätmete kogumassist oli maha laaditud, oli laeva eest vastutaval isikul mõistlikult võimalik omada teavet laevale jäänud jäätmete koguse ja laadi kohta, et korraldada jäätmete keskkonnaohutu käitlemine ja tagada, et nende saadetiste arvu vähendataks miinimumini kooskõlas niisuguse jäätmekäitlusega.

79 Kõiki eeltoodud põhjendusi arvestades tuleb esimesele küsimusele vastata, et määruse nr 1013/2006 artikli 1 lõike 3 punkti b tuleb tõlgendada nii, et kõnealuse määruse kohaldamisalast väljajätmist, mis vastavalt nimetatud sättele kuulub kohaldamisele avamereavarii tagajärjel laeva pardal tekkinud jäätmete suhtes kuni nende mahalaadimiseni taaskasutamise või kõrvaldamise eesmärgil, ei kohaldata enam selle laeva pardale jäänud niisuguste jäätmete suhtes, mis jäid laevale selleks, et need saadetaks koos sama laevaga taaskasutamiseks või kõrvaldamiseks pärast seda, kui osa neist jäätmeist laaditi laevalt turvalises sadamas maha nende taaskasutamise või kõrvaldamise eesmärgil; see tõlgendus on kooskõlas Baseli konventsiooni artikli 1 lõikega 4.

Teine küsimus

80 Vastus teisele küsimusele tuleneb esimesele küsimusele antud vastusest.

Kohtukulud

81 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (suurkoda) otsustab:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. juuni 2006. aasta määruse (EÜ) nr 1013/2006 jäätmesaadetiste kohta artikli 1 lõike 3 punkti b tuleb tõlgendada nii, et kõnealuse määruse kohaldamisalast väljajätmist, mis vastavalt nimetatud sättele kuulub kohaldamisele avamereavarii tagajärjel laeva pardal tekkinud jäätmete suhtes kuni nende mahalaadimiseni taaskasutamise või kõrvaldamise eesmärgil, ei kohaldata enam selle laeva pardale jäänud niisuguste jäätmete suhtes, mis jäid laevale selleks, et need saadetaks koos sama laevaga taaskasutamiseks või kõrvaldamiseks pärast seda, kui osa neist jäätmeist laaditi laevalt turvalises sadamas maha nende taaskasutamise või kõrvaldamise eesmärgil; see tõlgendus on kooskõlas ohtlike jäätmete riikidevahelise veo ja nende kõrvaldamise kontrolli Baseli konventsiooni, mis allkirjastati Baselis 22. märtsil 1989 ja kiideti Euroopa Majandusühenduse nimel heaks nõukogu 1. veebruari 1993. aasta otsusega 93/98/EMÜ, artikli 1 lõikega 4.

Allkirjad