A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2025. január 21.*

„Előzetes döntéshozatal – Környezet – Hulladékszállítás – 2006/12/EK irányelv – 2008/98/EK irányelv – A »hulladék« fogalma – A veszélyes hulladékok országhatárokat átlépő szállításának ellenőrzéséről és ártalmatlanításáról szóló bázeli egyezmény – Az 1. cikk (4) bekezdése – 1013/2006/EK rendelet – Előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljáráshoz kötött hulladékok – Hulladékszállítás az Európai Unión belül – Az 1. cikk (3) bekezdésének b) pontja – Érvényesség – A Bázeli Egyezménnyel összhangban álló értelmezés – A nyílt tengeren történt baleset következtében a hajó fedélzetén keletkező hulladék – A »hulladékkirakodás« fogalma – A hulladék biztonságos kikötőben való részleges kirakodása”

A C-188/23. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Oberlandesgericht München (müncheni regionális felsőbíróság, Németország) a Bírósághoz 2023. március 23-án érkezett, 2023. március 14-i határozatával terjesztett elő

a **Land Niedersachsen**

és

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

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nagytanács),

tagjai: K. Lenaerts elnök, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos, I. Jarukaitis, M. L. Arastey Sahún, S. Rodin, A. Kumin, N. Jääskinen és D. Gratsias tanácselnökök, E. Regan, I. Ziemele (előadó) és J. Passer bírák,

főtanácsnok: T. Ćapeta,

hivatalvezető: Juhász-Tóth A. tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2024. február 27-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a Land Niedersachsen képviseletében H. Jacobj, R. van der Hout és S. Walter Rechtsanwälte,

* Az eljárás nyelve: német.

– a Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia” képviseletében J.-E. Pötschke és W. Steingröver Rechtsanwälte,

– a francia kormány képviseletében B. Fodda, B. Herbaut és M. Raux, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Parlament képviseletében G. C. Bartram és W. D. Kuzmienko, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Unió Tanácsa képviseletében T. Haas és A. Maceroni, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében M. Escobar Gomez, M. Bruti Liberati, L. Haasbeek és M. Noll-Ehlers, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2024. május 16-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a hulladékszállításról szóló, 2006. június 14-i 1013/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2006. L 190., 1. o.; helyesbítések: HL 2013. L 334., 46. o.; HL 2014. L 283., 65. o.; HL 2015. L 277., 61. o.) 1. cikke (3) bekezdése b) pontjának az értelmezésére irányul.

2 E kérelmet a Land Niedersachsen (Alsó-Szászország tartomány, Németország) és a Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia” (a továbbiakban: Conti) között a nyílt tengeren bekövetkezett baleset következtében az MSC *Flaminia* (a továbbiakban: *Flaminia)* fedélzetén található hulladék szállítására vonatkozóan előírt előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárás lefolytatására való, Alsó-Szászország tartománya által előírt kötelezése miatt e társaság által állítólagosan elszenvedett kár megtérítése tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

A szerződések jogáról szóló bécsi egyezmény

3 A szerződések jogáról szóló, 1969. május 23-i bécsi egyezménynek *(Recueil des traités des Nations unies*, 1155. kötet, 331. o.; kihirdette: az 1987. évi 12. tvr.) „Az értelmezés általános szabályai” című 31. cikke szerint:

„(1) A szerződést jóhiszeműen, kifejezéseinek szövegösszefüggésükben szokásos értelme szerint, valamint tárgya és célja figyelembevételével kell értelmezni.

(2) A szerződés értelmezése céljából a szerződésnek a bevezető részt és a mellékleteit is magában foglaló szövegén túl a szövegösszefüggésbe tartozónak kell tekinteni:

a) bármely, a szerződéssel összefüggő olyan megállapodást, amely valamennyi részes fél között a szerződés megkötésével kapcsolatban jött létre;

b) bármely okmányt, amelyet egy vagy több részes fél készített a szerződés megkötésével kapcsolatban és amelyet a többi részes fél a szerződésre vonatkozó okmánynak ismer el.

[…]”

A Bázeli Egyezmény

4 Az Európai Gazdasági Közösség nevében az 1993. február 1-jei 93/98/EGK tanácsi határozattal (HL 1993. L 39., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 18. kötet, 301. o.) jóváhagyott, a veszélyes hulladékok országhatárokat átlépő szállításának és ártalmatlanításának ellenőrzéséről szóló, 1989. március 22-én Bázelben aláírt egyezmény (a továbbiakban: Bázeli Egyezmény) preambulumának első, harmadik, negyedik, ötödik, tizedik, tizenegyedik és tizenötödik bekezdése kimondja:

„[Az Egyezmény Részesei] TUDATÁBAN az emberi egészség és a környezet károsodása kockázatának, amit a veszélyes és az egyéb hulladékok önmagukban, valamint az országhatárokat átlépő szállításuk során okoznak,

[…]

[…] az ember egészségének és a környezet állapotának az ilyen hulladékok káros hatása elleni leghatásosabb védelme az, hogy e hulladékok képződő mennyiségét és/vagy veszélyességét a lehető legkisebbre csökkentik,

[…] az egyes államoknak megfelelő intézkedéseket kell tenniük azért, hogy a veszélyes és az egyéb hulladékok kezelését, beleértve azoknak az országhatárokat átlépő szállítását és ártalmatlanítását az emberi egészség és a környezet védelmével összhangban biztosítsák, bárhol is ártalmatlanítják ezeket a hulladékokat,

[…] az államoknak biztosítaniuk kell, hogy a termelő kötelezettséget vállaljon a veszélyes és az egyéb hulladékoknak a környezet védelmével összhangban történő szállítására és ártalmatlanítására, bárhol is történjék az,

[…]

[…] a veszélyes és az egyéb hulladékok országhatárokat átlépő szállításának fokozott ellenőrzése ösztönzően fog hatni azok környezetkímélő kezelésére és e szállítások csökkenésére,

[…] az államoknak a területükről, illetve a területükre történő veszélyes és egyéb hulladékok szállításáról és annak ellenőrzéséről egymást megfelelően tájékoztatniuk kell,

[…]

[…] az államok nemzetközi megegyezések alapján kötelezettséget vállalnak az emberi egészség és a környezet védelmével, megőrzésével kapcsolatos teendők teljesítéséért, és azokért a nemzetközi jog alapján felelősek”.

5 Ezen egyezménynek „Az Egyezmény hatálya” című 1. cikke a következőket írja elő:

„(1) Az Egyezmény a következő, az országhatárokat átlépő szállítás tárgyát képező hulladékokat tekinti »veszélyes hulladékok«-nak:

a) az I. mellékletben felsorolt csoportok bármelyikéhez tartozó hulladékokat, kivéve, ha azok nem rendelkeznek a III. mellékletben felsorolt egyik jellemző tulajdonsággal sem; és

b) azokat az a) pontban nem szereplő hulladékokat, amelyeket a Részes exportáló, importáló vagy tranzit állam jogszabályai veszélyes hulladékoknak tekintenek vagy annak nyilvánítottak.

(2) A II. mellékletben felsorolt, az országhatárokat átlépő szállítás tárgyát képező hulladékok az Egyezmény alkalmazásában »egyéb hulladékok«-nak tekintendők.

[…]

(4) A hajók szokásos üzemeltetéséből származó hulladékok, amelyek más nemzetközi jogi megállapodás hatálya alá esnek, nem tartoznak ennek az Egyezménynek a tárgyi hatálya alá.”

6 A Bázeli Egyezmény „Általános kötelezettségek” című 4. cikke a következőképpen rendelkezik:

„[…]

(2) Minden Részes megfelelő intézkedéseket tesz, hogy:

a) biztosítsa a megfelelő társadalmi, technológiai és gazdasági szempontok figyelembevétele mellett azt, hogy az illetékességi területén keletkező veszélyes és egyéb hulladékok mennyisége a lehető legkisebbre csökkenjék;

b) biztosítsa, hogy a veszélyes és az egyéb hulladékoknak a környezetet nem veszélyeztető kezelésére, bárhol is kerüljön arra sor, olyan megfelelő ártalmatlanító létesítmények álljanak rendelkezésre, amelyek lehetőleg az illető Részes Állam területén vannak telepítve;

[…]

d) biztosítsa, hogy a veszélyes és egyéb hulladékok országhatárokon túlra szállított mennyisége a lehető legkisebb legyen, összhangban e hulladékoknak a környezetvédelmi szempontból megfelelő hatékony kezelésével, amelyet oly módon kell megoldani, hogy a hulladékszállításból esetleg származó káros hatások az emberi egészséget és a környezetet ne veszélyeztessék.

[…]

f) az országhatárokon át történő veszélyes és egyéb hulladékok szállításáról az V. A. mellékletben leírtaknak megfelelő információkat bocsássanak az érdekelt államok rendelkezésére, hogy egyértelműen megállapíthatók legyenek a tervezett szállításnak az emberi egészséget és a környezetet érintő hatásai;

[…]

h) más Részesekkel és az érdekelt szervezetekkel közvetlenül, illetve a Titkárságon keresztül együttműködjön olyan információk terjesztésében, amelyek a veszélyes és az egyéb hulladékok biztonságos szállítását ismertetik, és amelyek célja e hulladékok környezetvédelmi szempontból megfelelő kezelési módjának fejlesztése, valamint a jogellenes szállítás megelőzése.

[…]”

7 Ezen egyezmény „Országhatárokat átlépő szállítás a Részesek között” című 6. cikke a következőket írja elő:

„(1) Az exportáló állam írásban értesíti vagy megköveteli, hogy a termelő vagy az exportáló az exportáló állam illetékes hatósága közvetítésével írásban értesítse az érintett államok illetékes hatóságát a veszélyes és az egyéb hulladékok tervezett, az országhatárokat átlépő szállításáról. Az importáló állam által elfogadható nyelven írt ilyen értesítés tartalmazza az V. A. mellékletben részletezett nyilatkozatot és tájékoztatást. Minden érintett állam részére csak egy értesítést szükséges küldeni.

(2) Az importáló állam írásban válaszol az értesítést küldőnek, hogy a szállításhoz feltételekkel vagy azok nélkül járul-e hozzá, a szállítás engedélyezését megtagadja vagy kiegészítő tájékoztatást kér. Az importáló állam végleges válaszának másolatát megküldi az érintett Részes Államok illetékes hatóságainak.

(3) Az exportáló állam nem engedélyezi, hogy a hulladék termelője vagy exportálója megkezdje a hulladéknak az országhatárokat átlépő szállítását mindaddig, amíg írásos igazolást nem kap arról, hogy

a) az értesítést küldő írásba foglalt, hozzájárulást kapott az importáló államtól, és

b) az értesítést küldő az importáló államtól igazolást kapott az exportáló és a hulladékot ártalmatlanító által kötött, a kérdéses hulladékok környezetet nem veszélyeztető kezelésére vonatkozó szerződésről.

[…]”

8 Az említett egyezmény 10. cikkének (1) bekezdése a következőképpen szól:

„A Részesek együttműködnek a veszélyes és az egyéb hulladékok környezetvédelmi szempontból biztonságos kezelési módszereinek fejlesztése és bevezetése érdekében.”

9 Ugyanezen egyezmény I. melléklete tartalmazza az ezen egyezményben előírt ellenőrzésnek alávetett hulladékosztályok felsorolását.

10 A Bázeli Egyezmény II. melléklete meghatározza a különleges figyelmet igénylő hulladékosztályokat.

11 Ezen egyezmény VIII. melléklete felsorolja az ezen egyezmény 1. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében veszélyesnek minősülő hulladékokat.

Az uniós jog

A 2006/12 irányelv

12 A hulladékokról szóló, 2006. április 5-i 2006/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2006. L 114., 9. o.) 1. cikke (1) bekezdésének a) pontja a következőket írta elő:

„Ezen irányelv alkalmazásában:

a) »*hulladék*«: az I. mellékletben felsorolt kategóriák bármelyikébe tartozó olyan anyag vagy tárgy, amelytől birtokosa megválik, megválni szándékozik vagy megválni köteles;

[…]”

13 A 2006/689 irányelvet hatályon kívül helyezte a hulladékokról és egyes irányelvek hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. november 19-i 2008/98/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2008. L 312., 3. o.). A 2006/12 irányelv 1. cikke (1) bekezdésének a) pontját lényegében átveszi a 2008/98 irányelv 3. cikkének 1. pontja.

Az 1013/2006 rendelet

14 Az 1013/2006 rendelet (1), (3), (7), (8), (14), (18), (35) és (36) preambulumbekezdése a következőket mondja ki:

„(1) [Az 1013/2006 rendelet] fő és elsődleges célja és tárgya a környezet védelme, a rendelet a nemzetközi kereskedelemre csupán esetlegesen gyakorol hatást.

[…]

(3) A [93/98] határozat a […] bázeli egyezménynek a Közösség részéről történő megkötését érintette; a Közösség 1994 óta részes fele az egyezménynek. A[z Európai Közösségen belüli, az oda irányuló és az onnan kifelé történő hulladékszállítás felügyeletéről és ellenőrzéséről szóló, 1993. február 1-jei 259/93/EGK tanácsi rendelet (HL 1993. L 30., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 2. kötet, 176. o.)] elfogadásával a[z Európai Unió] Tanács[a] szabályokat állapított meg annak érdekében, hogy – többek között – a hulladékszállítás felügyeletére és ellenőrzésére szolgáló, fennálló közösségi rendszer a bázeli egyezmény követelményeinek való megfeleltetésére kidolgozott ilyen szállításokat megnyirbálja és ellenőrizze.

[…]

(7) Fontos, hogy a hulladékszállítás felügyeletének és ellenőrzésének megszervezésére és szabályozására olyan módon kerüljön sor, amely számításba veszi a környezet minősége és az emberi egészség megőrzésének, védelmének és javításának szükségességét, és amely a rendelet egységesebb alkalmazását segíti elő a Közösség egész területén.

(8) Figyelemmel kell lenni a bázeli egyezmény 4. cikke (2) bekezdésének d) pontjában meghatározott követelményre, mely szerint a veszélyes hulladék szállítását csökkenteni kell úgy, hogy az a lehető legkisebb legyen, összhangban e hulladékoknak a környezetvédelmi szempontból megfelelő hatékony kezelésével.

[…]

(14) Az ártalmatlanításra szánt hulladék, valamint a III., a IIIA. vagy a IIIB. mellékletekben fel nem sorolt, hasznosításra szánt hulladék szállítása esetén az ilyen szállításokra vonatkozó előzetes írásos beleegyezéssel kell biztosítani a legmegfelelőbb felügyeletet és ellenőrzést. Az ilyen eljáráshoz ennek megfelelően előzetes bejelentésre van szükség, amely az illetékes hatóságok számára kellő tájékoztatást biztosít az emberi egészség és a környezet védelméhez szükséges intézkedések meghozatalához. Az előzetes bejelentésnek a hatóságok számára azt is lehetővé kell tennie, hogy indokolt kifogással élhessenek az ilyen szállításokkal szemben.

[…]

(18) A hulladéktermelőknek a környezetvédelmi szempontból helyes hulladékgazdálkodásra vonatkozó kötelezettségére tekintettel a hulladékszállításra vonatkozó bejelentőlapot és kísérődokumentumot – amennyiben lehetséges – a hulladéktermelőnek kell kiállítania.

[…]

(35) Biztosítani kell a hajók szétszerelésének biztonságos és környezetvédelmi szempontból megfelelő irányítását az egészség és a környezet védelme érdekében. […]

(36) A hulladékszállítmányok ellenőrzésére vonatkozó hatékony nemzetközi együttműködés létfontosságú a veszélyes hulladék szállítása ellenőrzésének biztosításához. A Közösség és annak tagállamai, valamint a harmadik országok közötti információcsere, a felelősség megosztása és az együttműködésre való törekvés támogatandó a megfelelő hulladékkezelés biztosítása érdekében.”

15 E rendelet 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) E rendelet meghatározza a hulladékszállítással kapcsolatos eljárásokat és ellenőrzési rendszereket, a szállítás kiindulási pontjától, rendeltetési helyétől és útvonalától, a szállított hulladék típusától és a célállomáson a hulladék kezelésének típusától függően.

[…]

(3) Az alábbiak nem tartoznak e rendelet hatálya alá:

a) a hajók vagy tengeri fúrótornyok szokásos működése közben keletkező hulladékok partra történő kirakása, beleértve a szennyvizet és visszamaradt anyagokat is, amennyiben az ilyen hulladék [az 1978. február 17-i jegyzőkönyvvel kiegészített, 1973. november 2-án Londonban aláírt], a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (Marpol 73/78), vagy más kötelező erejű nemzetközi megállapodás hatálya alá tartozik;

b) a járműveken, vonatokon, repülőgépek és hajók fedélzetén keletkező hulladék a hasznosítás, vagy ártalmatlanítás érdekében történő kirakásáig;

[…]”

16 Az említett rendelet 2. cikke szerint:

„E rendelet alkalmazásában:

[…]

1. »hulladék«: a [2006/12] irányelv 1. cikke (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott hulladék;

2. »veszélyes hulladék«: az 1994. június 27-i 94/31/EK irányelvvel (HL 1994. L 168., 28. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 2. kötet, 376. o.) módosított, a veszélyes hulladékokról szóló, 1991. december 12-i 91/689/EGK tanácsi irányelv [(HL 1991. L 377., 20. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 2. kötet, 78. o.)] 1. cikkének (4) bekezdésében meghatározott hulladék;

[…]

8. »környezetvédelmi szempontból megfelelő gazdálkodás«: mindazon gyakorlati lépések összességének megtétele annak biztosítása érdekében, hogy a hulladékgazdálkodás oly módon valósuljon meg, amely óvja az emberi egészséget és a környezetet a hulladék által esetlegesen okozott káros hatásokkal szemben;

[…]

34. »szállítás«: a hasznosításra vagy ártalmatlanításra szánt hulladék szállítása, amelyet az alábbi területekre terveznek, vagy azokon történik:
   a) két ország között; vagy
   b) egy ország és tengerentúli országok és területek, vagy más, az említett ország védelme alatt álló területek között; vagy
   c) egy ország és egy olyan szárazföldi terület között, amely a nemzetközi jog alapján egyetlen országnak sem része; vagy
   d) egy ország és az Antarktisz között; vagy
   e) egy országból, bármely fent említett területen keresztül; vagy
   f) egy országon belül, bármely fent említett területen keresztül, ha egy azonos országban kezdődik és végződik; vagy
   g) egy ország joghatósága alatt sem álló földrajzi területről egy országba;

[…]”

17 Ugyanezen rendeletnek „A Közösségen belüli szállítások harmadik államon keresztül vagy anélkül” című II. címében található 3. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Az alábbi hulladékok szállítása az e cím rendelkezéseiben meghatározott előzetes írásos bejelentéshez és hozzájáruláshoz kötött:

a) ha ártalmatlanítási művelet elvégzése céljából történik:

minden hulladék;

b) ha hasznosítási művelet elvégzése céljából történik:
i. a IV. mellékletben felsorolt hulladékok, melyek magukban foglalják többek között a Bázeli Egyezmény II. és VIII. mellékletében felsorolt hulladékokat is;
ii. a IVA. mellékletben felsorolt hulladékok;
iii. azok a hulladékok, amelyeket a III., IIIB., IV. vagy IVA. mellékletben nem egy kód alá soroltak be;
iv. azok a hulladékkeverékek, amelyeket a III., IIIB., IV. vagy IVA. mellékletben nem egy kód alá soroltak be, kivéve a IIIA. mellékletben felsoroltakat.”

18 Az 1013/2006 rendelet II. címének a 4–17. cikkét magában foglaló 1. fejezete az előzetes írásbeli bejelentésre és hozzájárulásra vonatkozik.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

19 A *Flaminia* a Conti tulajdonában álló konténerhajó, amely az alapügyben szóban forgó időszakban német lobogó alatt közlekedett.

20 2012. július 14-én a Charlestonból (Egyesült Államok) Antwerpenbe (Belgium) irányuló út során a fedélzetén 4808 konténerrel (ebből 151 úgynevezett veszélyesanyag-tároló konténer) tűz ütött ki rajta, robbanásokkal kísérve. A tűz megfékezését követően 2012. augusztus 21-én a Conti engedélyt kapott a hajó német vizekre történő vontatására. A Havariekommando (tengeri mentőszolgálat, Németország) 2012. augusztus 25-i levele arra kötelezte a Contit, hogy a további eljárásról terjesszen elő tervet, és jelölje meg az esetleges szerződő feleket a vonatkozó intézkedések végrehajtása tekintetében.

21 2012. szeptember 9-én a hajót Wilhelmshavenbe (Németország) vontatták.

22 A Conti a német hatóságokkal szemben kötelezettséget vállalt többek között a hajónak a Mangaliában (Románia) található hajójavító üzembe történő biztonságos elszállítására, és a hajó fedélzetén található anyagok megfelelő kezelésének biztosítására.

23 A 2012. november 30-i levelében a Niedersächsisches Umweltministerium (Alsó-Szászország tartomány környezetvédelmi minisztériuma, Németország) arról tájékoztatta a Contit, hogy a hajó maga, „illetve a hajó fedélzetén található oltóvíz, illetve iszap és acélhulladék hulladéknak minősül”, ebből következően a szállításhoz előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárás szükséges. A 2012. december 3-i levelében a Conti vitatta ezt az értékelést.

24 A 2012. december 4-i határozatával a Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (oldenburgi munkaügyi felügyelőség, Németország) arra kötelezte a Contit, hogy a hajó fedélzetén található fémhulladék, illetve az iszappal és rakománymaradványokkal keveredett oltóvíz tekintetében folytassa le ezt az eljárást. Emellett eltiltotta a Contit attól, hogy az említett eljárás befejezése és egy német nyelvű, auditált ártalmatlanítási terv benyújtását megelőzően a hajót elmozdítsa.

25 2012. december 21-én az épen maradt rakományt kirakodták, és a hajó hajózásra való alkalmasságát 6 méteres hullámmagasságig jóváhagyták.

26 Az oltóvíznek az odensei (Dánia) kikötőbe történő szállításával kapcsolatban megindították az előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárást, és azt befejezték. Az oltóvíz kiszivattyúzását 2013. február 18-án kezdték meg. Miután előre láthatóvá vált, hogy mennyi oltóiszap kiszivattyúzására nem volt mód, 2013. február 26-án újabb bejelentési eljárás indult a román hatóságokkal.

27 A 2013. március 4-re igényelt kikötőelhagyási engedélyt 2013. március 1-jén megadták. Ugyanakkor ahhoz, hogy a *Flaminia* elhagyhassa a kikötőt, 30, hulladékot tartalmazó konténert ki kellett rakodni, amely művelet 2013. március 7-ig elhúzódott. A román hatóságokkal folytatott előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárás lezárását követően a 24 000 tonna hulladékot szállító hajó 2013. március 15-én útnak indulhatott.

28 A Conti által a Landgericht München I (müncheni I. sz. regionális bíróság, Németország) elé terjesztett, arra irányuló kereset nyomán, hogy Alsó-Szászország tartományt kötelezzék a Conti által viselendő, különösen a bejelentési eljárásokhoz fűződő költségek megtérítésére, e bíróság előzetes döntéshozatal iránti kérelmet terjesztett a Bíróság elé annak meghatározása érdekében, hogy a hajó fedélzetén baleset következtében, fémhulladék, valamint iszappal és rakománymaradványokkal kevert oltóvíz formájában keletkezett maradványok „a hasznosítás vagy ártalmatlanítás érdekében történő kirakásáig a járműveken, vonatokon, repülőgépek és hajók fedélzetén keletkező hulladéknak” minősülnek-e az 1013/2006 rendelet 1. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében.

29 A 2019. május 16-i Conti 11. Container Schiffahrt ítéletében (C-689/17, a továbbiakban: Conti 11 ítélet, EU:C:2019:420) a Bíróság kimondta, hogy az ilyen maradványokat az e rendelkezés értelmében vett „a hajók fedélzetén keletkező hulladéknak” kell tekinteni, amelyek következésképpen a hasznosítás vagy ártalmatlanítás érdekében történő kirakásukig nem tartoznak e rendelet hatálya alá.

30 Ezen ítéletet követően a Landgericht München I (müncheni I. sz. regionális bíróság) részben helyt adott a Conti kártérítési kérelmének.

31 Alsó-Szászország tartomány fellebbezést nyújtott be e határozattal szemben a kérdést előterjesztő bírósághoz, az Oberlandesgericht Münchenhez (müncheni regionális felsőbíróság, Németország), amely kétségeit fejezi ki az 1013/2006 rendelet 1. cikke (3) bekezdése b) pontjának a Bázeli Egyezmény 1. cikkének (4) bekezdésére tekintettel fennálló érvényességét illetően, amennyiben a nem a hajó szokásos működtetéséből származó, még ki nem rakodott, és az egyik tagállamból egy másik tagállamba szállítandó veszélyes hulladékok az 1013/2006 rendelet e rendelkezése értelmében szintén mentesülnek az előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárás szükségessége alól.

32 Úgy véli, hogy a Bázeli Egyezmény 1. cikkének (4) bekezdése kizárólag a hajók „szokásos” működtetéséből származó, az egyezmény I. melléklete értelmében vett hulladékokat zárja ki ezen egyezmény hatálya alól. Márpedig a nyílt tengeren bekövetkezett baleset következtében a hajó fedélzetén keletkező hulladék nem e hajó „szokásos” működtetésének tudható be.

33 Mindemellett a Conti 11 ítéletből az következik, hogy az 1013/2006 rendelet 1. cikke (3) bekezdésének b) pontja a Bázeli Egyezményben előírtnál szélesebb körű eltérést ír elő az előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárás alól, mivel a nem a hajónak az ezen egyezmény 1. cikkének (4) bekezdése értelmében vett „szokásos” működtetéséből származó, még ki nem rakodott, és az egyik tagállamból egy másik tagállamba szállítandó veszélyes hulladékok nem tartoznak e rendelet hatálya alá.

34 Márpedig a kérdést előterjesztő bíróság emlékeztet arra, hogy az Európai Unió ezen egyezménynek részes fele, és ezáltal kötik az abból eredő kötelezettségek.

35 E körülmények között az Oberlandesgericht München (müncheni regionális felsőbíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Érvénytelen-e a bejelentési kötelezettségnek [az 1013/2006] rendelet 1. cikke (3) bekezdésének b) pontjában szereplő kizárása a [Bázeli Egyezmény] rendelkezéseinek megsértése miatt annyiban, amennyiben a kizárás olyan veszélyes hulladékok esetében is kizárja a bejelentési kötelezettséget, amelyek egy hajó fedélzetén baleset következtében keletkeztek, és amelyeket a [Conti 11 ítélet] szerint az említett, eltérést biztosító rendelkezés értelmében vett hulladéknak kell tekinteni?

2) Az első kérdésre adandó nemleges válasz esetén a [Bázeli Egyezményre] tekintettel megszorítóan úgy kell-e értelmezni [az 1013/2006] rendelet 1. cikke (3) bekezdésének b) pontjában szereplő kizárást, hogy a hajók fedélzetén baleset következtében, fémhulladék, valamint iszappal és rakománymaradványokkal kevert oltóvíz formájában keletkezett maradványok, mint amelyek az alapeljárásban is szerepelnek, nem minősülnek az e rendelkezés értelmében vett, a hajók fedélzetén keletkező hulladéknak?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

Az elfogadhatóságról

36 A Conti úgy véli, anélkül hogy közvetlenül az első kérdés elfogadhatatlanságára hivatkozna, hogy az 1013/2006 rendelet 1. cikke (3) bekezdése b) pontjának a Bázeli Egyezmény 1. cikkének (4) bekezdésére tekintettel való érvényességét a Bíróság – legalábbis érintőlegesen – megerősítette a Conti 11 ítéletben. Közelebbről, ezen ítélet 30. pontjában a Bíróság azzal indokolta azon határozatát, hogy nem ad helyt az Alsó-Szászország tartomány által az eljárás szóbeli szakaszának a főtanácsnok említett ítélet alapjául szolgáló ügyre vonatkozó indítványának ismertetését követő újbóli megnyitása iránt előterjesztett kérelmének, hogy e szóbeli szakasz lezárását követően nem merült fel új tény, ily módon azt sugallva, hogy egyetért az ezen

indítványban kifejtett, az 1013/2006 rendelet 1. cikke (3) bekezdése b) pontjának a Bázeli Egyezmény 1. cikkének (4) bekezdésére tekintettel való érvényességére vonatkozó megfontolásokkal.

37 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bíróság és a nemzeti bíróságok között az EUMSZ 267. cikk alapján létrehozott együttműködés keretében kizárólag a jogvitában eljáró és a meghozandó bírósági határozatért felelős nemzeti bíróság feladata, hogy az ügy sajátosságaira tekintettel megítélje mind az előzetes döntéshozatalra utaló határozatnak az ítélet meghozatala szempontjából való szükségességét, mind a Bíróság elé terjesztett kérdések relevanciáját. Ennélfogva az uniós jogra vonatkozó, előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések releváns voltát vélelmezni kell. A Bíróság csak akkor utasíthatja el a nemzeti bíróságok által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelmet, ha az uniós jog kért értelmezése nyilvánvalóan semmilyen összefüggésben nincs az alapügy tényállásával vagy tárgyával, ha a probléma hipotetikus jellegű, vagy ha nem állnak a Bíróság rendelkezésére azok a ténybeli vagy jogi elemek, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az elé terjesztett kérdésekre hasznos választ adhasson (lásd ebben az értelemben: 2024. október 4-i Confédération paysanne [Nyugat-Szaharából származó dinnye és paradicsom] ítélet, C-399/22, EU:C:2024:839, 60. és 61. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

38 A jelen ügyben a kérdést előterjesztő bíróság az első kérdésre adandó válasz szükségességét azzal indokolja, hogy a Conti 11 ítélet nem foglalt állást az 1013/2006 rendelet 1. cikke (3) bekezdése b) pontjának a Bázeli Egyezmény 1. cikkének (4) bekezdésére tekintettel való érvényességéről. Márpedig a Bíróság e kérdésre adott válasza meghatározó az alapügy megoldása szempontjából. Amennyiben ugyanis a Conti alapeljárásban benyújtott kérelme az előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárás lefolytatásának Alsó-Szászország tartomány általi előírásából eredő károk megtérítésére irányul, a Conti szerint az alapügyben szóban forgó hulladékszállításra alkalmazandó 1013/2006 rendelet 1. cikke (3) bekezdése b) pontja érvényességének kérdése meghatározó e kérelem megalapozottságának elbírálása szempontjából.

39 E körülmények között nem kétséges, hogy az előterjesztett kérdés releváns az alapjogvita megoldása szempontjából, és hogy teljesülnek az elfogadhatóságnak a jelen ítélet 37. pontjában felidézett feltételei.

40 Végül meg kell jegyezni, hogy a Conti érvelésével ellentétben a Conti 11 ítéletet nem lehet úgy értelmezni, hogy a Bíróság abban hallgatólagosan megerősítette az 1013/2006 rendelet 1. cikke (3) bekezdése b) pontjának a Bázeli Egyezmény 1. cikkének (4) bekezdésére tekintettel való érvényességét. Ezen ítélet 30. pontjában ugyanis a Bíróság kifejezetten utalt arra, hogy ezt az érvényességre vonatkozó kérdést a kérdést előterjesztő bíróság nem tette fel, így azt nem feladata megválaszolni.

41 Ebből következik, hogy az első kérdés elfogadható.

Az ügy érdeméről

42 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság azt kéri a Bíróságtól, hogy a Bázeli Egyezmény 1. cikkének (4) bekezdésére tekintettel vizsgálja meg az 1013/2006 rendeletnek a Bíróság által a Conti 11 ítéletben értelmezett 1. cikke (3) bekezdése b) pontjának érvényességét, amely ítélet értelmében az e rendelet hatálya alóli, e rendelkezés által előírt kizárás a nyílt tengeren bekövetkezett baleset következtében a hajó fedélzetén keletkező hulladékokra is vonatkozik a hasznosítás vagy ártalmatlanítás érdekében történő kirakásukig.

43 Annak érdekében, hogy a kérdést előterjesztő bíróság számára hasznos választ lehessen adni, elsősorban meg kell vizsgálni, hogy ezen, az 1013/2006 rendelet hatálya alóli kizárás alkalmazható-e abban az esetben, ha a hajó fedélzetén ilyen baleset következtében keletkezett hulladékok annak érdekében maradtak az említett hajón, hogy azokat hasznosítás vagy ártalmatlanítás céljából e hajóval együtt elszállítsák azt követően, hogy e hulladék egy részét hasznosítás vagy ártalmatlanítás céljából kirakodták.

44 Az EUMSZ 216. cikk (2) bekezdése értelmében, ha az Unió nemzetközi megállapodásokat köt, azok rendelkezései az uniós jogrend szerves részét képezik, így az ilyen megállapodások kötik az Unió intézményeit. Így a Bíróság hatáskörrel rendelkezik e megállapodások rendelkezéseinek értelmezésére, amely megállapodások elsőbbséget élveznek a másodlagos uniós jogi aktusokkal szemben, amelyeket – a lehető legnagyobb mértékben – e megállapodásokkal összhangban kell értelmezni (lásd ebben az értelemben: 2024. február 27-i EUIPO kontra The KaiKai Company Jaeger Wichmann ítélet, C-382/21 P, EU:C:2024:172, 70. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

45 Márpedig a jelen esetben a 93/98 határozattal az Európai Gazdasági Közösség a Bázeli Egyezmény részes felévé vált, így ezen egyezmény 1994 óta az uniós jogrend szerves részét képezi (lásd ebben az értelemben: 2020. május 28-i Interseroh ítélet, C-654/18, EU:C:2020:398, 44. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

46 Amint azt az 1013/2006 rendelet (3) preambulumbekezdése kimondja, az 1013/2006 rendelettel hatályon kívül helyezett és felváltott 259/93 rendelet elfogadásával az uniós jogalkotó szabályokat állapított meg annak érdekében, hogy – többek között – a hulladékszállítás felügyeletére és ellenőrzésére szolgáló, fennálló közösségi rendszer megfeleljen a Bázeli Egyezmény követelményeinek. Egyébiránt az 1013/2006 rendelet (8) preambulumbekezdéséből az következik, hogy az uniós jogalkotó e rendelet elfogadásakor az uniós jognak az említett egyezménnyel való összeegyeztethetőségére irányuló célt is követett.

47 Következésképpen meg kell határozni a Bázeli Egyezmény releváns rendelkezéseinek hatályát. E tekintetben, amint azt a szerződések jogáról szóló bécsi egyezmény 31. cikkének (1) bekezdése előírja, e rendelkezéseket jóhiszeműen, kifejezéseinek szövegösszefüggésükben szokásos értelme szerint, valamint ezen egyezmény tárgya és célja figyelembevételével kell értelmezni.

48 Az említett egyezménynek „Az Egyezmény hatálya” című 1. cikkének (1) bekezdése kifejti, hogy mi értendő ezen egyezmény értelmében „veszélyes hulladék” alatt.

49 E hulladékok tekintetében a Bázeli Egyezmény 4. cikkének (2) bekezdése először is előírja, hogy az egyezményben részes felek megfelelő intézkedéseket tesznek annak érdekében, hogy – társadalmi, technológiai és gazdasági szempontok figyelembevétele mellett – a keletkező veszélyes hulladék mennyisége a lehető legkisebbre csökkenjen, valamint hogy előmozdítsák az ilyen hulladékoknak a környezetet nem veszélyeztető kezelését, bárhol is kerüljön arra sor (lásd különösen az a) és b) pontot). Másodszor, e rendelkezés értelmében e felek megfelelő intézkedéseket tesznek a veszélyes hulladékok országhatárokat átlépő szállításának korlátozására, kivéve ha az megfelel a hulladékok környezetvédelmi szempontból megfelelő hatékony kezelésének, és oly módon történik, hogy a hulladékszállításból esetleg származó káros hatások az emberi egészséget és a környezetet ne veszélyeztessék (lásd különösen a d) pontot). Harmadszor, ugyanezen rendelkezés értelmében az említett felek megkövetelik, hogy a veszélyes hulladékok országhatárokat átlépő tervezett szállítására vonatkozó információkat közöljék az érintett államokkal annak érdekében, hogy értékelhessék az ilyen szállításoknak az emberi egészségre és a környezetre gyakorolt

hatásait, és együttműködjenek az említett szállításokra vonatkozó információk terjesztésében az említett hulladékok környezetvédelmi szempontból megfelelő kezelési módjának fejlesztése, valamint a jogellenes szállítás megelőzése érdekében (lásd különösen az f) és h) pontot).

50 Különösen ezen egyezmény 6. cikke írja le az előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárást, amely az említett egyezmény hatálya alá tartozó valamennyi hulladékszállításra alkalmazandó.

51 A Bázeli Egyezmény 1. cikkének (4) bekezdése mindazonáltal úgy rendelkezik, hogy nem tartoznak ezen egyezmény hatálya alá, következésképpen mentesülnek az ezen egyezmény 6. cikkében előírt előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárás alól a hajók „szokásos üzemeltetéséből” származó hulladékok, amelyek más nemzetközi jogi megállapodás hatálya alá esnek.

52 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy ezen egyezmény első preambulumbekezdése szerint a veszélyes és egyéb hulladékok, valamint e hulladékok országhatárokat átlépő szállítása károsíthatja az emberi egészséget és a környezetet, és a negyedik preambulumbekezdése szerint az államok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a veszélyes és egyéb hulladékok kezelése – beleértve azok országhatárokat átlépő szállítását és ártalmatlanítását is – összeegyeztethető legyen az emberi egészség és a környezet védelmével, bárhol is ártalmatlanítják ezeket a hulladékokat. A tizedik preambulumbekezdés ezenkívül rámutat arra, hogy a veszélyes és egyéb hulladékok országhatárokat átlépő szállításának fokozott ellenőrzése ösztönzően fog hatni e hulladékok környezetkímélő kezelésére és az országhatárokat átlépő szállítások csökkentésére.

53 Következésképpen, mivel a Bázeli Egyezmény 1. cikkének (4) bekezdése a veszélyes vagy egyéb hulladékok szállítását megelőző, ezen egyezmény által előírt írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárás alkalmazása alóli kivétel jellegét ölti, e rendelkezés nem értelmezhető oly módon, hogy kérdésessé tegye az említett egyezmény által követett célok megvalósítását, nevezetesen az emberi egészség és a környezet védelmét.

54 A kérdést előterjesztő bíróság által hivatkozott Conti 11 ítélet 53. pontjában a Bíróság kimondta, hogy az 1013/2006 rendelet 1. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében a hajó fedélzetén baleset következtében keletkezett hulladékok nem tartoznak e rendelet hatálya alá „a hasznosítás vagy ártalmatlanítás érdekében történő kirakásukig”.

55 Márpedig egyrészt hangsúlyozni kell, hogy ezen ítélet 48. pontjában a Bíróság többek között kifejtette azt az okot, amely igazolja az e rendelkezésben a nyílt tengeren bekövetkezett baleset következtében a hajó fedélzetén keletkező hulladék tekintetében előírt kizárást, nevezetesen az ilyen típusú hulladék keletkezésének hirtelen és előreláthatatlan jellegét, amely miatt a gyakorlatban lehetetlen vagy rendkívül nehéz lenne, hogy az érintett hajó kapitánya kellő időben rendelkezzen e rendelet előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárásra vonatkozó szabályainak helyes alkalmazásához szükséges információkkal, amely szabályok az említett rendelet értelmében e hulladékok szállításának felügyeletét és hatékony ellenőrzését hivatottak biztosítani.

56 Másrészt a Conti 11 ítélet 42. pontjában a Bíróság pontosította, hogy mivel az ugyanezen rendelet 1. cikke (3) bekezdésének b) pontjában előírt kizárás csak „a hasznosítás vagy ártalmatlanítás érdekében történő kirakás[ig]” vonatkozik, e rendelkezés csak addig alkalmazandó, amíg a szóban forgó hulladékok a hasznosítás vagy ártalmatlanítás érdekében történő szállításuk céljából el nem hagyják e hajót.

57 Mindemellett, ha a nyílt tengeren bekövetkezett hajókár következtében keletkező hulladék egy részét biztonságos kikötőben kirakodják – mint az alapügyben is – adott esetben annak érdekében, hogy azt magát előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárás alá tartozó szállításnak vessék alá, felmerül a kérdés, hogy az 1013/2006 rendelet 1. cikke (3) bekezdésének b) pontjában előírt kizárás továbbra is vonatkozik-e a hulladék e hajóról ki nem rakott részének ezt követő szállítására.

58 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy valamely uniós jogi rendelkezés értelmezéséhez nemcsak annak kifejezéseit, hanem szövegkörnyezetét, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek az részét képezi (2024. október 4-i Lindenapotheke ítélet, C-21/23, EU:C:2024:846, 52. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

59 Az 1013/2006 rendelet 1. cikke (3) bekezdésének b) pontját övező szövegkörnyezetet illetően meg kell jegyezni, hogy e rendelet 1. cikkének (1) bekezdése értelmében e rendelet meghatározza a hulladékszállítással kapcsolatos eljárásokat és ellenőrzési rendszereket. Ebből következik, hogy az említett rendelet olyan rendszert hoz létre, amelyben az előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárás főszabály szerint – az említett rendelet II. címének 1. fejezetében előírt részletszabályoknak megfelelően – a rendelet hatálya alá tartozó valamennyi hulladékszállításra alkalmazandó.

60 Egyrészt a „hulladéknak” az ugyanezen rendelet 2. cikkének 1. pontja értelmében vett fogalma, amely magában foglalja a „veszélyes hulladéknak” az 1013/2006 rendelet 2. cikkének 2. pontjában meghatározott speciálisabb fogalmát, a 2006/12 irányelv 1. cikke (1) bekezdésének a) pontjára utal, amelynek szövege a 2008/98 irányelv 3. cikkének 1. pontjából vett átvétel. A 2006/12 irányelv I. mellékletével összefüggésben értelmezett 1. cikke (1) bekezdésének a) pontja különösen tágan határozza meg a „hulladék” fogalmát, mégpedig akként, mint az e mellékletben felsorolt kategóriák bármelyikébe tartozó olyan anyag vagy tárgy, amelytől birtokosa megválik, megválni szándékozik vagy megválni köteles. Másrészt e rendelet 2. cikkének 34. pontja a „szállítás” fogalmát úgy határozza meg, mint „a hasznosításra vagy ártalmatlanításra szánt hulladék szállítása”. Így e fogalommeghatározások az uniós jogalkotó arra irányuló szándékáról tanúskodnak, hogy az 1013/2006 rendeletben előírt előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárásnak igen széles hatályt biztosítson.

61 Így e rendelet 1. cikke (3) bekezdésének b) pontja ezen eljárás lehető legszélesebb körű alkalmazásának elve alóli kivétel jelleget ölt, következésképpen megszorítóan kell értelmezni.

62 Az 1013/2006 rendelet célkitűzéseit illetően emlékeztetni kell arra, hogy e rendelet (1) preambulumbekezdése kimondja, hogy a rendelet elsődleges célja a környezet védelme. Ez a célkitűzés a Bázeli Egyezmény negyedik preambulumbekezdéséből is kitűnik, amely kimondja, hogy a részes államok megteszik a szükséges intézkedéseket azért, hogy a veszélyes és az egyéb hulladékok kezelését, beleértve azoknak az országhatárokat átlépő szállítását és ártalmatlanítását az emberi egészség és a környezet védelmével összhangban biztosítsák, bárhol is ártalmatlanítják ezeket a hulladékokat.

63 E célból e rendelet (7) preambulumbekezdése hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a hulladékszállítás felügyeletének és ellenőrzésének megszervezésére és szabályozására olyan módon kerüljön sor, amely számításba veszi a környezet minősége és az emberi egészség megőrzésének, védelmének és javításának szükségességét. Hasonlóképpen, az említett rendelet (8) preambulumbekezdése, emlékeztetve a Bázeli Egyezmény 4. cikke (2) bekezdésének

d) pontjában meghatározott követelményre, hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a veszélyes hulladék szállítását csökkenteni kell úgy, hogy az a lehető legkisebb legyen, összhangban e hulladékoknak a környezetvédelmi szempontból megfelelő hatékony kezelésével.

64 Ugyanezen rendelet (14) preambulumbekezdése ezenkívül pontosítja, hogy hulladékszállítás esetén az előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási kötelezettség célja az 1013/2006 rendelet III., IIIA. vagy IIIB. mellékletében fel nem sorolt, hasznosításra szánt hulladékok legmegfelelőbb felügyeletének és ellenőrzésének biztosítása. Amint az lényegében e rendelet (36) preambulumbekezdéséből következik, a hulladékszállítmányok ellenőrzésére vonatkozó hatékony nemzetközi együttműködés és információcsere létfontosságú a veszélyes hulladék szállítása ellenőrzésének biztosításához, ami a Bázeli Egyezmény tizenegyedik preambulumbekezdéséből, valamint 10. cikkének (1) bekezdéséből is kitűnik.

65 Márpedig e célok megvalósítása szükségszerűen annak megállapítását teszi szükségessé, hogy amennyiben a nyílt tengeren bekövetkezett hajóbaleset következtében keletkező hulladék egy részét hasznosítás vagy ártalmatlanítás céljából biztonságos kikötőben kirakodták, az e balesetnek betudható és ártalmatlanítás vagy hasznosítás céljából – e hajóval együttesen – másik kikötőbe történő szállítás érdekében a hajón maradó többi hulladékra ez utóbbi szállítás tekintetében már nem vonatkozik az 1013/2006 rendelet 1. cikke (3) bekezdése b) pontjának alkalmazásából eredő eltérés.

66 Először is e rendelet a Bázeli Egyezményből eredő kötelezettségek végrehajtása érdekében a hulladékszállítás felügyeletének és ellenőrzésének központi elemeként bevezeti az előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárást. Ez az eljárás lehetővé teszi a hulladék leírására és veszélyességére vonatkozó adatok rögzítését, amint az az említett rendelet 4. cikkéből következik, amely arra kötelezi a bejelentőt, hogy szolgáltasson információt többek között a hulladék mennyiségéről, megnevezéséről, összetételéről és rendeltetéséről. Amint az ugyanezen rendelet (14) preambulumbekezdéséből kitűnik, az említett eljárás ezenkívül lehetővé teszi az illetékes nemzeti hatóságok számára, hogy kellő tájékoztatást kapjanak a hulladékszállításról annak érdekében, hogy megtehessék az emberi egészség és a környezet védelméhez szükséges valamennyi intézkedést, valamint hogy indokolt kifogással élhessenek az ilyen szállításokkal szemben. Márpedig amennyiben az 1013/2006 rendelet 1. cikke (3) bekezdése b) pontjának alkalmazásából eredő eltérés az érintett hajón maradó hulladékokra továbbra is vonatkozhatna olyan körülmények között, amikor a hajó kapitánya észszerűen megismerheti az e rendeletben előírt előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárás helyes alkalmazásához szükséges információkat, nemcsak joghézagot teremtene az e rendelet által előírt felügyelet és ellenőrzés terén, hanem azzal a veszéllyel is járna, hogy megfosztaná ezen eljárást a hatékony érvényesüléstől.

67 Tekintettel ugyanis a hulladéktermelőknek az 1013/2006 rendelet (18) preambulumbekezdésében felidézett különleges felelősségére, amennyiben e hajó a hulladék egy részének kirakása céljából egy biztonságos kikötőben kiköt, észszerűen feltételezhető, hogy a hajó kapitánya rendelkezik az e rendeletben előírt szabályok helyes alkalmazásához szükséges információkkal.

68 Végeredményben veszélybe kerülne az e rendeletnek a Bázeli Egyezmény 4. cikke (2) bekezdésének d) pontjára kifejezetten utaló (8) preambulumbekezdésében kimondott, a hulladékoknak a környezetvédelmi szempontból megfelelő hatékony kezelésével összhangban álló, megfelelő hulladékkezelés biztosítására és a hulladékszállítás lehető legkevesebbre csökkentésére irányuló célkitűzés, ha az érintett hajó kapitánya, amelynek fedélzetén a nyílt tengeren bekövetkezett baleset következtében hulladék keletkezett, e hulladék egy részének biztonságos kikötőbe történő kirakodását követően mérlegelési mozgástérrel rendelkezne az

előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárás megindítását illetően az e hajón maradó hulladékok ezt követő szállítása tekintetében. Konkrétabban, az 1013/2006 rendeletet akként kell értelmezni, hogy az biztosítsa, hogy az említett kapitány ne vehessen figyelembe a környezet és az emberi egészség védelmével kapcsolatos megfontolásokon kívüli egyéb szempontokat azáltal, hogy szükségtelen hulladékszállításokat hajt végre, amelyek nem egyeztethetők össze a környezetvédelmi szempontból megfelelő hatékony hulladékkezeléssel összhangban álló, a hulladékszállítások lehető legkevesebbre csökkentésére irányuló céllal.

69 Továbbá az 1013/2006 rendelet a 4–17. cikkében pontosan meghatározza az előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárás megindítására és lefolytatására vonatkozó feltételeket. Egy ilyen keretrendszer hozzájárul a gazdasági szereplők jogbiztonságának biztosításához azáltal, hogy lehetővé teszi a szállítás tárgyát képező hulladékok termelői és szállítói számára, hogy megismerjék kötelezettségeik terjedelmét. Az említett keretrendszer azt is lehetővé teszi, hogy az illetékes nemzeti hatóságok felügyeleti és ellenőrzési jogköreiket gyakorolják. Márpedig e rendelet 1. cikke (3) bekezdése b) pontjának olyan értelmezése, amely szerint, amennyiben a nyílt tengeren bekövetkezett hajóbaleset következtében keletkező hulladék egy részét hasznosítás vagy ártalmatlanítás céljából biztonságos kikötőben kirakodják, az e rendelkezés alkalmazásából eredő eltérés már nem alkalmazandó az e hajón maradó hulladékok ezt követő szállítására, azzal a következménnyel jár, hogy minden bizonytalanságot eloszlat azzal kapcsolatban, hogy meg kell-e indítani az említett eljárást e szállítás tekintetében.

70 Végül az érintett hajón maradó hulladék szállítása tekintetében az előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárás alkalmazása hozzájárul azon célkitűzés megvalósításához, hogy a hulladéktermelők felelősséget vállaljanak a környezetvédelmi szempontból helyes gazdálkodásért, amint arra lényegében az 1013/2006 rendelet (18) preambulumbekezdése emlékeztet. A hulladék egy részét kirakodó hajó kapitányának ugyanis az e hajón maradó hulladék szállítása tekintetében az e rendeletben előírt, a környezet és az emberi egészség védelmére vonatkozó követelményeknek leginkább megfelelő szállítás mellett kell döntenie.

71 A jelen ítélet 65–70. pontjában foglalt értelmezés még inkább érvényes akkor, ha a tűzeset következtében a hulladék egybeolvadt a hajótesttel, ami különösen megnehezíti, sőt lehetetlenné teszi e hulladék szigorú elkülönítését. Ebben a helyzetben magára a hajóra vonatkozóan az előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárás alkalmazása arra kötelezi a hajó kapitányát, hogy az e rendelet (35) preambulumbekezdésében előírtak szerint olyan szállítást válasszon, amely lehetővé teszi a hajó biztonságos és környezetvédelmi szempontból megfelelő módon történő szétszerelését.

72 E körülmények között meg kell állapítani, hogy a nyílt tengeren bekövetkezett hajóbaleset következtében a hajó fedélzetén keletkező hulladék, amely e hulladék egy részének hasznosítás vagy ártalmatlanítás céljából biztonságos kikötőben történő kirakását követően e hajón marad annak érdekében, hogy e hajóval együtt hasznosítás vagy ártalmatlanítás céljából elszállítsák, nem zárható ki az 1013/2006 rendelet hatálya alól e rendelet 1. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján.

73 E rendelkezés olyan értelmezése, amely szerint az abban előírt kivétel csak addig alkalmazandó, amíg a nyílt tengeren bekövetkezett baleset következtében a hajó fedélzetén keletkezett hulladék egészét vagy egy részét biztonságos kikötőben ki nem rakodják, összhangban áll a Bázeli Egyezmény 1. cikkének (4) bekezdésében foglaltakkal, mivel nem veszélyezteti az ezen egyezmény által követett, az emberi egészség és a környezet védelmére irányuló célkitűzést.

74 Másodsorban, tekintettel arra, hogy az 1013/2006 rendelet 1. cikke (3) bekezdésének b) pontja a Bázeli Egyezménnyel összhangban állóan értelmezhető, nem szükséges értékelni egyrészt azt, hogy ezen egyezmény természetével és rendszerével nem ellentétes-e az, hogy a Bíróság az említett egyezmény tekintetében megvizsgálja valamely uniós jogi aktus érvényességét, másrészt pedig azt, hogy ezen egyezménynek az e vizsgálat szempontjából hivatkozott rendelkezései a tartalmuk vonatkozásában feltétel nélkülinek és kellően pontosnak tűnnek-e (2011. december 21-i Air Transport Association of America és társai ítélet, C-366/10, EU:C:2011:864, 53. és 54. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2024. október 4-i Litvánia és társai kontra Parlament és Tanács [Mobilitási csomag] ítélet, C-541/20–C-555/20, EU:C:2024:818, 1036. pont).

75 A jelen ügyben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a nyílt tengeren bekövetkezett baleset következtében a *Flaminia* fedélzetén keletkezett hulladék egy részét, amelyről nem vitatott, hogy az 1013/2006 rendelet 2. cikkének 2. pontja értelmében vett veszélyes hulladéknak minősül, e hajónak a wilhelmshaveni kikötőben történő kikötését követően kirakodták. A kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy a hulladék e részét az említett hajó fedélzetén kiütött tűz oltására használt oltóvíz, amelyet hasznosítás vagy ártalmatlanítás céljából az odensei kikötőbe történő átszállítás érdekében ki tudtak szivattyúzni, valamint az oltóiszap egy része képezte.

76 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból az is kitűnik, hogy az e tűznek betudható egyéb olyan hulladékok, amelyeket nem lehetett sem kiszivattyúzni, sem kirakodni, így többek között a fémhulladék, iszap- és rakománymaradványok a *Flaminia* fedélzetén maradtak annak érdekében, hogy e hajóval együtt hasznosítás vagy ártalmatlanítás céljából a mangaliai kikötőbe szállítsák.

77 Ebből következik, hogy a whilhelmshaveni kikötőből a mangaliai kikötőbe szállított hulladék az 1013/2006 rendelet hatálya alá tartozik, így e szállításra az e rendeletben előírt előzetes írásbeli bejelentési és hozzájárulási eljárásnak kell vonatkoznia.

78 Így a Conti 11 ítélet 48. pontjában említett körülményekkel ellentétben vélelmezhető, hogy a *Flaminia* fedélzetén keletkezett hulladék össztömege egy részének kirakodását követően e hajó kapitánya észszerűen rendelkezhetett az e hajón maradó hulladék mennyiségére és jellegére vonatkozó információkkal ahhoz, hogy megszervezze annak környezetvédelmi szempontból megfelelő kezelését, és biztosítsa, hogy a szállítása az ilyen kezeléssel összhangban a lehető legkevesebb legyen.

79 A fenti indokok összességére tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1013/2006 rendelet 1. cikke (3) bekezdésének b) pontját úgy kell értelmezni, hogy az e rendelet hatálya alóli, e rendelkezés által előírt kizárás, amely a nyílt tengeren bekövetkezett baleset következtében a hajó fedélzetén keletkező hulladékokra vonatkozik a hasznosítás vagy ártalmatlanítás érdekében történő kirakodásukig, nem alkalmazandó az e hajó fedélzetén – e hulladék egy részének hasznosítás vagy ártalmatlanítás céljából biztonságos kikötőben történő kirakását követően – annak érdekében maradó hulladékokra, hogy azokat az említett hajóval együtt hasznosítás vagy ártalmatlanítás céljából elszállítsák, mivel ez az értelmezés áll összhangban a Bázeli Egyezmény 1. cikkének (4) bekezdésével.

A második kérdésről

80 A második kérdésre adandó válasz az első kérdésre adott válaszból következik.

A költségekről

81 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nagytanács) a következőképpen határozott:

A hulladékszállításról szóló, 2006 június 14-i 1013/2006 európai parlamenti és tanácsi rendelet 1. cikke (3) bekezdésének b) pontját úgy kell értelmezni, hogy az e rendelet hatálya alóli, e rendelkezés által előírt kizárás, amely a nyílt tengeren bekövetkezett baleset következtében a hajó fedélzetén keletkező hulladékokra vonatkozik a hasznosítás vagy ártalmatlanítás érdekében történő kirakodásukig, nem alkalmazandó az e hajó fedélzetén – e hulladék egy részének hasznosítás vagy ártalmatlanítás céljából biztonságos kikötőben történő kirakását követően – annak érdekében maradó hulladékokra, hogy azokat az említett hajóval együtt hasznosítás vagy ártalmatlanítás céljából elszállítsák, mivel ez az értelmezés áll összhangban a veszélyes hulladékok országhatárokat átlépő szállításának és ártalmatlanításának ellenőrzéséről szóló, Bázelben 1989. március 22-én aláírt és az Európai Közösség nevében az 1993. február 1-jei 93/98/EGK tanácsi határozattal jóváhagyott egyezmény 1. cikkének (4) bekezdésével.

Aláírások