TEISINGUMO TEISMO (didžioji kolegija) SPRENDIMAS

2025 m. sausio 21 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Aplinka – Atliekų vežimas – Direktyva 2006/12/EB ir Direktyva 2008/98/EB – Sąvoka „atliekos“ – Bazelio konvencija dėl pavojingų atliekų tarpvalstybinių pervežimų bei jų tvarkymo kontrolės – 1 straipsnio 4 dalis – Reglamentas (EB) Nr. 1013/2006 – Atliekos, kurioms taikoma išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūra – Atliekų vežimas Europos Sąjungoje – 1 straipsnio 3 dalies b punktas – Galiojimas – Bazelio konvenciją atitinkantis aiškinimas – Atliekos, susidariusios laive dėl avarijos atviroje jūroje – Sąvoka „atliekų iškrovimas“ – Dalinis atliekų iškrovimas saugiame uoste“

Byloje C-188/23

dėl *Oberlandesgericht München* (Miuncheno aukštesnysis apygardos teismas, Vokietija) 2023 m. kovo 14 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2023 m. kovo 23 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Land Niedersachsen

prieš

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

TEISINGUMO TEISMAS (didžioji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas K. Lenaerts, kolegijų pirmininkai F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos, I. Jarukaitis, M. L. Arastey Sahún, S. Rodin, A. Kumin, N. Jääskinen ir D. Gratsias, teisėjai E. Regan, I. Ziemele (pranešėja) ir J. Passer,

generalinė advokatė T. Ćapeta,

posėdžio sekretorė A. Juhász-Tóth, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2024 m. vasario 27 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– *Land Niedersachsen*, atstovaujamos *Rechtsanwälte* H. Jacobj, R. van der Hout ir S. Walter,

* Proceso kalba: vokiečių.

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

– Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos B. Fodda, B. Herbaut ir M. Raux,

– Europos Parlamento, atstovaujamo G. C. Bartram ir W. D. Kuzmienko,

– Europos Sąjungos Tarybos, atstovaujamos T. Haas ir A. Maceroni,

– Europos Komisijos, atstovaujamos M. Escobar Gomez, M. Bruti Liberati, L. Haasbeek ir M. Noll-Ehlers,

susipažinęs su 2024 m. gegužės 16 d. posėdyje pateikta generalinės advokatės išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2006 m. birželio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1013/2006 dėl atliekų vežimo (OL L 190, 2006, p. 1) 1 straipsnio 3 dalies b punkto galiojimo ir išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *Land Niedersachsen* (Žemutinė Saksonijos federalinė žemė, Vokietija) ir *Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia“* (toliau – *Conti*) ginčą dėl žalos, kurią pastaroji teigia patyrusi dėl Žemutinės Saksonijos federalinės žemės nustatytos pareigos taikyti išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūrą dėl laive *MSC Flaminia* (toliau – *Flaminia*) po avarijos atviroje jūroje susidariusių atliekų vežimo, atlyginimo.

Teisinis pagrindas

Tarptautinė teisė

Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės

3 1969 m. gegužės 23 d. Vienos konvencijos dėl tarptautinių sutarčių teisės (Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys, 1155 t., p. 331) 31 straipsnyje „Bendra aiškinimo taisyklė“ nustatyta:

„1. Sutartis aiškinama laikantis geros valios principų, atsižvelgiant į joje vartojamų sąvokų įprastinę reikšmę sutarties kontekste ir atsižvelgiant į sutarties objektą bei jos tikslą.

2. Aiškinant sutartį jos kontekstą, be jos teksto, preambulės ir priedų, sudaro:

a) visi su ta sutartimi susiję susitarimai, sudaryti tarp visų tos sutarties šalių dėl jos sudarymo;

b) visi dokumentai, kuriuos pasirašė viena ar kelios tos sutarties šalys dėl jos sudarymo ir kuriuos kitos tos sutarties šalys priėmė kaip su sutartimi susijusius dokumentus.

<...>“

Bazelio konvencija

4 Konvencijos dėl pavojingų atliekų tarpvalstybinių pervežimų bei jų tvarkymo kontrolės, pasirašytos 1989 m. kovo 22 d. Bazelyje ir Europos bendrijos vardu patvirtintos 1993 m. vasario 1 d. Tarybos sprendimu 93/98/EEB (OL L 39, 1993, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 18 t., p. 301; toliau – Bazelio konvencija), preambulės pirmoje, trečioje–penktoje, dešimtoje, vienuoliktoje ir penkioliktoje pastraipose nurodyta:

„[Konvencijos Šalys,] suprasdamos grėsmę žmonių sveikatai ir aplinkai, keliamą pavojingų bei kitokių atliekų ir jų tarpvalstybinių pervežimų,

<...>

<...> pripažindamos, kad veiksmingiausias būdas apsaugoti žmonių sveikatą ir aplinką nuo pavojaus, keliamo tokių atliekų, yra jų pagaminamo kiekio ir (arba) pavojingumo laipsnio mažinimas,

<...> valstybės privalo imtis būtinų priemonių, kuriomis būtų užtikrinta, jog pavojingų bei kitokių atliekų valdymas [tvarkymas], taip pat tarpvalstybiniai jų pervežimai bei tvarkymas [šalinimas] atitinka žmonių sveikatos bei aplinkos apsaugos reikalavimus nepriklausomai nuo vietos, kur tai daroma [kur jos šalinamos],

<...> valstybės turi užtikrinti, jog gamintojai vykdys savo pareigas, perveždami ir tvarkydami [šalindami] pavojingas bei kitokias atliekas, laikysis tam tikrų suderinamų su aplinkos apsauga reikalavimų nepriklausomai nuo vietos, kur tai daroma [kur jos šalinamos],

<...>

<...> geriau kontroliuojant pavojingų ir kitų atliekų tarpvalstybinius pervežimus bus skatinamas šių atliekų aplinkosaugos požiūriu pagrįstas naudojimas [tvarkymas aplinkai saugiu būdu] ir mažės tokių tarpvalstybinių pervežimų apimtis,

<...> valstybės turi imtis priemonių, užtikrinančių pasikeitimą reikiama informacija apie pavojingų ir kitokių atliekų tarpvalstybinius pervežimus išvežant iš šių valstybių ar įvežant į jas, ir apie tokių pervežimų kontrolę,

<...>

<...> valstybės atsako pagal tarptautinę teisę už tai, kaip vykdo savo tarptautinius įsipareigojimus saugant žmonių sveikatą bei aplinką“.

5 Šios konvencijos 1 straipsnyje „Konvencijos veikimo sfera“ numatyta:

„1. Šioje Konvencijoje „pavojingomis atliekomis“ laikomos šios atliekos, kaip tarpvalstybinių pervežimų objektas:

a) atliekos, patenkančios į bet kurią kategoriją, nurodytą I priede, jeigu tik jos neturi kitų savybių, išvardytų III priede, ir

b) atliekos, nepatenkančios į a punktą, tačiau apibrėžtos kaip pavojingos arba laikomos tokiomis eksportuojančios, importuojančios arba tranzitinės valstybės – Šalies viduje galiojančių įstatymų.

2. Atliekos, patenkančios į bet kurią kategoriją, nurodytą II priede, ir numatomos tarpvalstybiniams pervežimams, šioje Konvencijoje vadinamos „kitokiomis atliekomis“.

<...>

4. Atliekos, atsirandančios dėl normalios jūrų laivybos, kurių išmetimus reglamentuoja kiti tarptautinės teisės dokumentai, nepatenka į šios Konvencijos veikimo sferą.“

6 Bazelio konvencijos 4 straipsnyje „Bendri įsipareigojimai“ nustatyta:

„<...>

2. Kiekviena [š]alis imasi reikiamų priemonių, kad:

a) būtų užtikrinta, jog pavojingų ir kitokių atliekų gamyba bus sumažinta [kiek galima mažinama], atsižvelgiant į socialinius, technologinius ir ekonominius aspektus;

b) būtų užtikrinta, jog pavojingos ir kitokios atliekos bus tvarkomos saugiu aplinkai būdu tinkamuose tokiai veiklai objektuose[, kurie, kiek įmanoma, turėtų būti šalies teritorijoje, kad pavojingos ir kitos atliekos būtų tvarkomos aplinkai saugiu būdu nepriklausomai nuo vietos, kur jos šalinamos];

<...>

d) būtų užtikrinta, jog pavojingų ir kitokių atliekų tarpvalstybiniai pervežimai bus kiek galima mažinami, siekiant panaudoti jas aplinkosaugos požiūriu patikimai ir veiksmingai [jas tvarkyti veiksmingai ir aplinkai saugiu būdu], ir bus vykdomi taip, kad žmonių sveikata ir aplinka būtų apsaugota nuo neigiamų padarinių, kuriuos galėtų sukelti tokie pervežimai.“

<...>

f) būtų reikalaujama teikti suinteresuotoms valstybėms informaciją apie siūlomas tarpvalstybiniam pervežimui pavojingas ir kitokias atliekas, kaip nurodyta V.A priede. Informacijoje turi būti aiškiai nusakyti siūlomo pervežimo padariniai žmonių sveikatai ir aplinkai;

<...>

h) būtų bendradarbiaujama su kitomis Šalimis ir suinteresuotomis organizacijomis, tiesiogiai ar per Sekretoriatą, taip pat skleidžiant informaciją apie pavojingų ir kitokių atliekų pervežimą, siekiant tobulinti tokių atliekų nepavojingą aplinkai tvarkymą [tvarkymą aplinkai saugiu būdu] ir užkertant kelią jų nelegaliam pervežimui.

<...>“

7 Šios konvencijos 6 straipsnyje „Tarpvalstybiniai pervežimai tarp Šalių“ numatyta:

„1. Eksportuojanti valstybė informuoja arba reikalauja iš gamintojo arba eksportuotojo informuoti raštu per eksportuojančios valstybės kompetentingą valdžios instituciją, suinteresuotų valstybių kompetentingas valdžios institucijas apie bet kokį numatomą pavojingų ar kitokių atliekų tarpvalstybinį pervežimą. Šiuose pranešimuose turi būti deklaracijos ir informacija, numatyta V.A priede, importuojančiai valstybei priimtina kalba. Kiekvienai suinteresuotai valstybei pakanka nusiųsti vieną pranešimą.

2. Importuojanti valstybė siunčia pranešėjui atsakymą raštu, kuriuo sutinka su pervežimu nurodytomis sąlygomis ar nenurodydama jų, atsisako leisti pervežimą arba prašo pateikti papildomos informacijos. Galutinio atsakymo kopija importuojančiai valstybei siunčiama suinteresuotų valstybių–Konvencijos Šalių, kompetentingų valdžios institucijų.

3. Eksportuojanti valstybė neleidžia gamintojui ar eksportuotojui pradėti tarpvalstybinio pervežimo tol, kol negauna patvirtinimo raštu apie tai, kad:

a) pranešėjas gavo iš importuojančios valstybės patvirtinimą [sutikimą] raštu;

b) pranešėjas gavo iš importuojančios valstybės patvirtinimą fakto, kad tarp eksportuotojo ir asmens, atsakingo už atliekų tvarkymą [šalinimą], yra sudaryta sutartis, kurioje aptartas saugus aplinkai šių atliekų tvarkymas [aplinkai saugiu būdu].

<...>“

8 Minėtos konvencijos 10 straipsnio 1 punktas suformuluotas taip:

„Šalys bendradarbiauja tarpusavyje siekdamos pagerinti ir užtikrinti saugų aplinkai pavojingų ir kitų atliekų valdymą [tvarkymą].“

9 Tos pačios konvencijos I priede pateiktas atliekų, kurioms taikoma šioje konvencijoje numatyta kontrolė, kategorijų sąrašas.

10 Bazelio konvencijos II priede nurodytos atliekų, kurias reikia tvarkyti specialiais būdais, kategorijos.

11 Šios konvencijos VIII priede pateiktas atliekų, kurios pagal minėtos konvencijos 1 straipsnio 1 dalies a punktą laikomos pavojingomis, sąrašas.

Sąjungos teisė

Direktyva 2006/12/EB

12 2006 m. balandžio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/12/EB dėl atliekų (OL L 114, 2006, p. 9) 1 straipsnio 1 dalies a punkte buvo numatyta:

„Šioje direktyvoje:

a) „atliekos“ reiškia medžiagą ar daiktą, patenkantį į I priede nustatytas kategorijas, kurių atliekų turėtojas atsikrato, ketina atsikratyti arba privalo atsikratyti;

<...>“

13 Direktyva 2006/12 buvo panaikinta 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/98/EB dėl atliekų ir panaikinančia kai kurias direktyvas (OL L 312, 2008, p. 3). Direktyvos 2006/12 1 straipsnio 1 dalies a punkto formuluotė iš esmės pakartota Direktyvos 2008/98 3 straipsnio 1 punkte.

Reglamentas Nr. 1013/2006

14 Reglamento Nr. 1013/2006 1, 3, 7, 8, 14, 18, 35 ir 36 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(1) Aplinkos apsauga yra šio reglamento pagrindinis ir svarbiausias tikslas bei sudedamoji dalis; šio reglamento poveikis tarptautinei prekybai yra tik šalutinis.

<...>

(3) [Sprendimas 93/98] buvo susijęs su <...> Bazelio konvencijos <...> sudarymu Bendrijos vardu, kurios šalimi Bendrija yra nuo 1994 m. <...> [Europos Sąjungos] Taryba, priimdama [1993 m. vasario 1 d. Reglamentą (EEB) Nr. 259/93 dėl atliekų vežimo Europos bendrijos viduje, į Bendriją ir iš jos priežiūros ir kontrolės (OL L 30, 1993, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 2 t., p. 179)], nustatė tokių vežimų ribojimo ir kontrolės taisykles, skirtas, *inter alia*, suderinti esamą Bendrijos sistemą dėl atliekų pervežimų priežiūros ir kontrolės su Bazelio konvencijos reikalavimais.

<...>

(7) Svarbu organizuoti ir reguliuoti atliekų vežimo priežiūrą ir kontrolę taip, kad būtų atsižvelgiama į būtinybę išsaugoti, apsaugoti ir pagerinti aplinkos kokybę bei žmonių sveikatą, ir taip, kad būtų skatinamas vienodesnis reglamento taikymas Bendrijoje.

(8) Svarbu taip pat atsižvelgti į Bazelio konvencijos 4 straipsnio 2 dalies d punkte nustatytą reikalavimą, kad pavojingų atliekų vežimai būtų minimaliai mažinami [kiek galima mažinami,] siekiant aplinkosaugos požiūriu tinkamai ir veiksmingai [veiksmingai ir aplinkai saugiu būdu] tvarkyti šias atliekas.

<...>

(14) Vežant šalinimui skirtas atliekas ir III, IIIA ar IIIB prieduose neišvardytas naudojimui skirtas atliekas, reikėtų užtikrinti optimalią priežiūrą ir kontrolę reikalaujant išankstinio raštiško leidimo [sutikimo] dėl tokių vežimų. Tokia procedūra apimtų ir išankstinį pranešimą, kad kompetentingos institucijos būtų tinkamai informuotos ir galėtų imtis visų būtinų priemonių žmonėms ir aplinkai apsaugoti. Ji taip pat suteiktų galimybę toms institucijoms pagrįstai prieštarauti tokiam vežimui.

<...>

(18) Atsižvelgiant į atliekų gamintojų atsakomybę už aplinkosaugos požiūriu tinkamą atliekų tvarkymą [aplinkai saugiu būdu], atliekų gamintojai, kai įmanoma, turėtų užpildyti atliekų vežimui skirtus pranešimo ir judėjimo [pervežimų] dokumentus.

<...>

(35) Kad būtų apsaugota žmonių sveikata ir aplinka, būtina užtikrinti saugų ir aplinkosaugos požiūriu gerą [patikimą ir aplinkai saugų] laivų išmontavim[ą]. <...>

(36) Veiksmingas tarptautinis bendradarbiavimas atliekų vežimo srityje padeda užtikrinti pavojingų atliekų vežimo kontrolę. Siekiant užtikrinti tinkamą atliekų tvarkymą [aplinkai saugiu būdu] turėtų būti skatinamas Bendrijos ir jos valstybių narių bei trečiųjų šalių pasikeitimas informacija, atsakomybės pasiskirstymas ir pastangos bendradarbiauti.“

15 Šio reglamento 1 straipsnyje nurodyta:

„1. Šis reglamentas nustato atliekų vežimo procedūrų ir kontrolės režimą, priklausantį nuo atliekų kilmės, paskirties vietos ir vežimo maršruto, vežamų atliekų tipo ir jų tvarkymo būdo paskirties vietoje.

<...>

3. Šis reglamentas netaikomas:

a) iškraunant į krantą laivų ir atviroje jūroje esančių platformų įprasto darbo metu susidariusias atliekas, įskaitant nuotekas ir liekanas, jeigu šioms atliekoms taikomi 1973 m. [lapkričio 2 d. Londone pasirašytos] Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos[, papildytos 1978 m. vasario 17 d. protokolu] (Marpolas 73/78), reikalavimai ar kiti privalomi tarptautiniai dokumentai;

b) automobiliuose, traukiniuose, lėktuvuose ir laivuose susidariusioms atliekoms, kol jos iškraunamos tam, kad būtų panaudotos arba pašalintos;

<...>“

16 Minėto reglamento 2 straipsnyje numatyta:

Šiame reglamente:

<...>

1) atliekos – kaip apibrėžta [Direktyvos 2006/12] 1 straipsnio 1 dalies a punkte;

2) pavojingos atliekos – kaip apibrėžta 1991 m. gruodžio 12 d. Tarybos direktyvos 91/689/EEB dėl pavojingų atliekų [(OL L 377, 1991, p. 20; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 1 t., p. 387) su pakeitimais, padarytais 1994 m. birželio 27 d. Direktyva 94/31/EB (OL L 168, 1994, p. 28; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 1 t., p. 31)] 1 straipsnio 4 dalyje;

<...>

8) tvarkymas aplinkai saugiu būdu – visų tinkamų veiksmų, užtikrinančių, kad atliekos tvarkomos tokiu būdu, kuris apsaugos žmonių sveikatą ir aplinką nuo galimo neigiamo šių atliekų poveikio, ėmimasis.“

<...>

34) vežimas – tai naudojimui ar šalinimui [šalinti ir naudoti] skirtų atliekų transportavimas, kuris planuojamas ar vykdomas:
   a) tarp vienos šalies ir kitos; arba
   b) tarp šalies ir užjūrio šalių bei teritorijų arba kitų tų šalių teritorijų saugomų zonų; arba
   c) tarp šalies ir bet kurios sausumos dalies, kuri pagal tarptautinę teisę nėra jokios šalies dalis; arba
   d) tarp šalies ir Antarkties; arba
   e) iš vienos šalies per bet kurią iš pirmiau nurodytų teritorijų; arba
   f) šalyje, per kurią nors pirmiau nurodytų teritorijų dalį ir, kai vežimas prasideda ir baigiasi toje pačiose šalyje; arba
   g) į šalį iš geografinės teritorijos, nepriklausiančios jokios šalies jurisdikcijai;

<...>“

17 To paties reglamento II antraštinėje dalyje „Atliekų vežimas Bendrijoje tranzitu, arba be tranzito per trečiąsias šalis“ esančio 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Vežant toliau nurodytas atliekas taikoma išankstinio rašytinio pranešimo ir leidimo [sutikimo] procedūra pagal šio skyriaus nuostatas:

a) jei skirtos šalinimo operacijoms:

   visos atliekos;

b) jei skirtos naudojimo operacijoms:
   i) IV priede išvardytos atliekos, į kurias *inter alia* įeina Bazelio konvencijos II ir VIII prieduose išvardytos atliekos;
   ii) IV A priede išvardytos atliekos;
   iii) atliekos, kurios III, IIIB, IV ar IVA prieduose neklasifikuojamos vienu atskiru įrašu;
   iv) mišrios atliekos, kurios III, IIIB, IV ar IVA prieduose neklasifikuojamos vienu atskiru įrašu, jei nėra išvardytos IIIA priede.“

18 Reglamento Nr. 1013/2006 II [antraštinės dalies] 1 skyriuje, kuriame yra 4–17 straipsniai, aprašyta išankstinio rašytinio pranešimo ir leidimo [sutikimo] procedūra.

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

19 *Flaminia* yra *Conti* priklausantis konteinervežis, kuris pagrindinėje byloje aptariamu laikotarpiu plaukiojo su Vokietijos vėliava.

20 2012 m. liepos 14 d. kelionės iš Čarlstono (Jungtinės Amerikos Valstijos) į Antverpeną (Belgija) metu šiame laive, kuriuo gabenti 4 808 konteineriai, iš kurių 151 – „pavojingų krovinių“, kilo gaisras ir įvyko keletas sprogimų. Jį užgesinus, 2012 m. rugpjūčio 21 d. *Conti* gavo sutikimą nuvilkti laivą į Vokietijos vandenis. Remiantis 2012 m. rugpjūčio 25 d. *Havariekommando* (Jūrų gelbėjimo tarnybos centrinė vadavietė, Vokietija) raštu, *Conti* buvo įpareigota parengti tolesnių veiksmų planą ir nurodyti galimas sutarties šalis, kurios vykdys atitinkamas priemones.

21 2012 m. rugsėjo 9 d. laivas buvo nuvilktas į Vilhelmshafeną (Vokietija).

22 *Conti*, be kita ko, įsipareigojo Vokietijos valdžios institucijoms užtikrinti saugų laivo nugabenimą į laivų remonto įmonę Mangalijoje (Rumunija) ir tinkamą laive esančių medžiagų apdorojimą.

23 2012 m. lapkričio 30 d. raštu *Niedersächsisches Umweltministerium* (Žemutinės Saksonijos aplinkos ministerija, Vokietija) pranešė *Conti*, kad pats laivas „ir laive esantis gesinti skirtas vanduo, dumblas ir metalo laužas laikytini atliekomis“, todėl būtina atlikti išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūrą. 2012 m. gruodžio 3 d. raštu *Conti* užginčijo šį vertinimą.

24 2012 m. gruodžio 4 d. sprendimu *Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg* (Oldenburgo darbo inspekcija, Vokietija; toliau – darbo inspekcija) įpareigojo *Conti* vykdyti tokią procedūrą dėl laive esančio metalo laužo ir dumblu ir krovinio likučiais užteršto gesinti skirto vandens. Be to, *Conti* buvo uždrausta išplukdyti laivą, kol nebaigta minėta procedūra ir kol nepateiktas vokiečių kalba parengtas atliekų šalinimo projektas, kurį būtų galima patikrinti.

25 2012 m. gruodžio 21 d. buvo iškrauti nesugadinti kroviniai ir patvirtinta, kad laivas tinkamas plaukioti esant bangavimui iki 6 m aukščio.

26 Išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo vežti gesinti skirtą vandenį į Odensės uostą (Danija) procedūra buvo pradėta ir baigta. 2013 m. vasario 18 d. buvo pradėta siurbti gesinti skirtą vandenį. Paaiškėjus, kiek dumblo su gesinti skirtu vandeniu nebus galima išsiurbti, 2013 m. vasario 26 d. buvo pradėta dar viena pranešimo procedūra su Rumunijos institucijomis.

27 Prašytas sutikimas išvykti 2013 m. kovo 4 d. buvo išduotas 2013 m. kovo 1 d. Vis dėlto, prieš *Flaminia* išplaukiant iš uosto, turėjo būti iškrauta 30 konteinerių su atliekomis, o ši operacija truko iki 2013 m. kovo 7 d. Užbaigus išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūrą, pradėtą su Rumunijos valdžios institucijomis, šis laivas, kuriame buvo 24 000 tonų atliekų, galėjo išplaukti 2013 m. kovo 15 d.

28 Po to, kai *Landgericht München I* (Miuncheno I apygardos teismas, Vokietija) *Conti* pateikė ieškinį, kuriuo siekė, kad Žemutinės Saksonijos federalinė žemė atlygintų žalą, visų pirma patirtą dėl pranešimo procedūrų išlaidų, kurias ji turėjo patirti, šis teismas pateikė Teisingumo Teismui prašymą priimti prejudicinį sprendimą, siekdamas nustatyti, ar laivo gesinimo liekanos, kurias sudaro metalo laužas ir dumblu ir krovinių likučiais užterštas gesinti skirtas vanduo, turėjo būti kvalifikuojamos kaip „automobiliuose, traukiniuose, lėktuvuose ir laivuose susidariusios atliekos“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1013/2006 1 straipsnio 3 dalies b punktą.

29 2019 m. gegužės 16 d. Sprendime *Conti 11. Container Schiffahrt* (C-689/17, EU:C:2019:420; toliau – Sprendimas *Conti 11*) Teisingumo Teismas nusprendė, kad tokios liekanos turi būti laikomos laivuose susidariusiomis atliekomis, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, kurios nepatenka į šio reglamento taikymo sritį, kol iškraunamos tam, kad būtų panaudotos arba pašalintos.

30 Priėmus šį sprendimą *Landgericht München I* (Miuncheno I apygardos teismas) iš dalies patenkino *Conti* reikalavimą atlyginti žalą.

31 Žemutinės Saksonijos federalinė žemė dėl šio sprendimo pateikė apeliacinį skundą *Oberlandesgericht München* (Miuncheno aukštesnysis apygardos teismas, Vokietija), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, o šis abejoja dėl Reglamento Nr. 1013/2006 1 straipsnio 3 dalies b punkto galiojimo atsižvelgiant į Bazelio konvencijos 1 straipsnio 4 dalį tiek, kiek tokioms pavojingoms atliekoms, kurios susidarė ne normalios jūros laivybos metu, dar nebuvo iškrautos ir turi būti vežamos iš vienos valstybės narės į kitą valstybę narę, pagal šią Reglamento Nr. 1013/2006 nuostatą taip pat nereikia taikyti išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūros.

32 Jis mano, kad pagal Bazelio konvencijos 1 straipsnio 4 dalį į šios konvencijos taikymo sritį nepatenka tik atliekos, kaip jos suprantamos pagal jos I priedą, susidariusios vykdant „normalų“ laivo eksploatavimą. Taigi laive susidariusios atliekos dėl avarijos atviroje jūroje nėra priskirtinos prie šio laivo „normalaus“ eksploatavimo.

33 Atsižvelgiant į tai, iš Sprendimo *Conti 11* matyti, kad Reglamento Nr. 1013/2006 1 straipsnio 3 dalies b punkte numatyta platesnės apimties nukrypti nuo išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūros leidžianti nuostata, nei numatyta Bazelio konvencijoje, nes pagal šią nuostatą atliekos, kurios susidaro ne dėl „normalaus“ laivo eksploatavimo, kaip tai suprantama pagal šios konvencijos 1 straipsnio 4 dalį, kurios dar nebuvo iškrautos ir kurios turi būti vežamos iš vienos valstybės narės į kitą valstybę narę, nepatenka į šio reglamento taikymo sritį.

34 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas primena, kad Europos Sąjunga yra tos pačios konvencijos šalis ir kad ji yra saistoma iš jos kylančių pareigų.

35 Šiomis aplinkybėmis *Oberlandesgericht München* (Miuncheno aukštesnysis apygardos teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar [Reglamento 1013/2006] 1 straipsnio 3 dalies b punkte numatyta [nukrypti nuo informavimo reikalavimo leidžianti nuostata] negalioja, nes ja pažeidžiamos [Bazelio konvencijos] nuostatos tiek, kiek pagal šią [nukrypti leidžiančią nuostatą] taip pat netaikomas reikalavimas informuoti apie pavojingas atliekas, kurios susidarė dėl avarijos laive ir kurios pagal [Sprendimą *Conti 11*] laikytinos atliekomis, kaip tai suprantama pagal šią [nukrypti leidžiančią nuostatą]?

2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai, ar [Reglamento 1013/2006] 1 straipsnio 3 dalies b punkte numatyta [nukrypti leidžianti nuostata], atsižvelgiant į [Bazelio konvenciją], turi būti aiškinama siaurai, t. y. taip, kad įvykus avarijai laive susidariusios liekanos, kurias sudaro metal[ų] laužas ir dumblu bei krovinio likučiais užterštas gesinti skirtas vanduo, kaip antai nagrinėjamos pagrindinėje byloje, nelaikytinos laivuose susidariusiomis atliekomis, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

Dėl priimtinumo

36 Tiesiogiai neginčydama pirmojo klausimo nepriimtinumo *Conti* mano, kad Reglamento Nr. 1013/2006 1 straipsnio 3 dalies b punkto galiojimą atsižvelgiant į Bazelio konvencijos 1 straipsnio 4 dalį Teisingumo Teismas bent jau netiesiogiai patvirtino Sprendime *Conti 11*. Konkrečiai kalbant, to sprendimo 30 punkte Teisingumo Teismas savo sprendimą netenkinti Žemutinės Saksonijos federalinės žemės prašymo atnaujinti žodinę proceso dalį po to, kai generalinis advokatas pateikė išvadą byloje, kurioje priimtas minėtas sprendimas, motyvavo tuo, kad pasibaigus žodinei proceso daliai neatsirado naujos faktinės aplinkybės, ir taip leido suprasti, kad jis pritarė šioje išvadoje pateiktiems argumentams dėl Reglamento Nr. 1013/2006 1 straipsnio 3 dalies b punkto galiojimo atsižvelgiant į Bazelio konvencijos 1 straipsnio 4 dalį.

37 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją, Teisingumo Teismui ir nacionaliniam teismui bendradarbiaujant pagal SESV 267 straipsnį, tik bylą nagrinėjantis nacionalinis teismas, kuriam tenka atsakomybė priimti sprendimą, atsižvelgdamas į bylos ypatumus, gali įvertinti, ar norint tinkamai išspręsti bylą būtina pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą ir Teisingumo Teismui pateikiamų klausimų reikšmę. Tuo remiantis reikia daryti išvadą, kad prejudiciniam klausimui dėl Sąjungos teisės taikoma svarbos prezumpcija. Teisingumo Teismas gali atsisakyti priimti sprendimą dėl nacionalinio teismo pateikto prejudicinio klausimo tik jeigu akivaizdu, kad prašomas Sąjungos teisės išaiškinimas visiškai nesusijęs su pagrindinėje byloje nagrinėjamo ginčo aplinkybėmis ar dalyku, jeigu problema hipotetinė arba jeigu Teisingumo Teismas neturi informacijos apie faktines ir teisines aplinkybes, būtinos tam, kad naudingai atsakytų į jam pateiktus klausimus (šiuo klausimu žr. 2024 m. spalio 4 d. Sprendimo *Confédération paysanne (Vakarų Sacharoje užauginti melionai ir pomidorai)*, C-399/22, EU:C:2024:839, 60 ir 61 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).

38 Nagrinėjamu atveju prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas atsakymo į pirmąjį klausimą būtinybę grindžia tuo, kad Sprendime *Conti 11* nebuvo nuspręsta dėl Reglamento Nr. 1013/2006 1 straipsnio 3 dalies b punkto galiojimo atsižvelgiant į Bazelio konvencijos 1 straipsnio 4 dalį. Taigi Teisingumo Teismo atsakymas į šį klausimą turi lemiamą reikšmę sprendžiant ginčą pagrindinėje byloje. Iš tiesų, kadangi *Conti* prašymu pagrindinėje byloje siekiama, kad būtų atlyginta žala, patirta dėl to, kad Žemutinės Saksonijos federalinė žemė įpareigojo laikytis išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūros, klausimas dėl Reglamento Nr. 1013/2006 1 straipsnio 3 dalies b punkto, kuriuo *Conti* remiasi pagrindinėje byloje dėl nagrinėjamų atliekų vežimo, galiojimo yra lemiamas sprendžiant dėl šio prašymo pagrįstumo.

39 Tokiomis aplinkybėmis nekyla abejonių, kad pateiktas klausimas yra svarbus ginčui pagrindinėje byloje išspręsti ir kad šio sprendimo 37 punkte primintos priimtinumo sąlygos yra įvykdytos.

40 Be to, reikia pažymėti, kad, priešingai, nei teigia *Conti*, Sprendimo *Conti 11* negalima suprasti taip, kad jame Teisingumo Teismas netiesiogiai patvirtino Reglamento Nr. 1013/2006 1 straipsnio 3 dalies b punkto galiojimą atsižvelgiant į Bazelio konvencijos

1 straipsnio 4 dalį. Iš tiesų to sprendimo 30 punkte Teisingumo Teismas aiškiai pažymėjo, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nepateikė šio klausimo dėl galiojimo, todėl jis neturi į jį atsakyti.

41 Vadinasi, pirmasis klausimas yra priimtinas.

Dėl esmės

42 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas prašo Teisingumo Teismo išnagrinėti Reglamento Nr. 1013/2006 1 straipsnio 3 dalies b punkto, kaip jį išaiškino Teisingumo Teismas Sprendime *Conti 11*, pagal kurį šioje nuostatoje numatyta šio reglamento taikymo srities išimtis taikoma atliekoms, susidariusioms laive dėl avarijos atviroje jūroje, kol jos iškraunamos tam, kad būtų panaudotos arba pašalintos, galiojimą, atsižvelgiant į Bazelio konvencijos 1 straipsnio 4 dalį.

43 Siekiant prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui pateikti naudingą atsakymą, pirmiausia reikia išnagrinėti, ar ši Reglamento Nr. 1013/2006 taikymo srities išimtis taikoma, kai šiame laive dėl tokios avarijos susidariusios atliekos lieka tame laive, kad kartu su tuo pačiu laivu būtų vežamos, kad būtų panaudotos arba pašalintos, po to, kai dalis šių atliekų buvo iškrautos siekiant panaudoti arba pašalinti.

44 Pagal SESV 216 straipsnio 2 dalį, jeigu Sąjunga sudaro tarptautinius susitarimus, jų nuostatos yra sudedamoji Sąjungos teisės sistemos dalis ir tokie susitarimai privalomi Sąjungos institucijoms. Taigi Teisingumo Teismas turi jurisdikciją aiškinti šių susitarimų nuostatas, turinčias viršenybę prieš Sąjungos antrinės teisės aktus, kurie turi būti aiškinami taip, kad kuo labiau atitiktų šiuos susitarimus (šiuo klausimu žr. 2024 m. vasario 27 d. Sprendimo *EUIPO / The KaiKai Company Jaeger Wichmann*, C-382/21 P, EU:C:2024:172, 70 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

45 Nagrinėjamu atveju Sprendimu 93/98 Europos ekonominė bendrija tapo Bazelio konvencijos šalimi, todėl nuo 1994 m. ši konvencija yra sudedamoji Sąjungos teisės sistemos dalis (šiuo klausimu žr. 2020 m. gegužės 28 d. Sprendimo *Interseroh*, C-654/18, EU:C:2020:398, 44 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

46 Kaip nurodyta Reglamento Nr. 1013/2006 3 konstatuojamojoje dalyje, priimdamas Reglamentą Nr. 259/93, kuris buvo panaikintas ir pakeistas Reglamentu Nr. 1013/2006, Sąjungos teisės aktų leidėjas nustatė atliekų vežimų ribojimo ir kontrolės taisykles, skirtas, *inter alia*, esamai Bendrijos sistemai dėl atliekų pervežimų priežiūros ir kontrolės suderinti su Bazelio konvencijos reikalavimais. Be to, iš Reglamento Nr. 1013/2006 8 konstatuojamosios dalies matyti, kad priimdamas šį reglamentą Sąjungos teisės aktų leidėjas taip pat siekė šio Sąjungos teisės atitikties minėtai konvencijai tikslo.

47 Taigi reikia nustatyti atitinkamų Bazelio konvencijos nuostatų taikymo sritį. Šiuo klausimu, kaip numatyta Vienos konvencijos dėl tarptautinių sutarčių teisės 31 straipsnio 1 dalyje, šias nuostatas reikia aiškinti laikantis geros valios principų, atsižvelgiant į Bazelio konvencijos kontekstą ir į šios konvencijos objektą bei tikslą.

48 Minėtos konvencijos 1 straipsnio „Konvencijos veikimo sfera“ 1 dalyje paaiškinama, ką pagal šią konvenciją reikia laikyti „pavojingomis atliekomis“.

49 Dėl šių atliekų Bazelio konvencijos 4 straipsnio 2 dalyje numatyta, pirma, kad kiekviena Šalis imasi reikiamų priemonių, kad būtų užtikrinta, jog pavojingų ir kitokių atliekų gamyba bus sumažinta, atsižvelgiant į socialinius, technologinius ir ekonominius aspektus, ir šios atliekos bus tvarkomos aplinkai saugiu būdu nepriklausomai nuo vietos, kur tai bus daroma (žr., be kita ko, a ir b punktus). Antra, pagal šią nuostatą šios šalys imasi tinkamų priemonių, kad pavojingų atliekų tarpvalstybinių pervežimų būtų kiek galima mažinama, siekiant jas tvarkyti veiksmingai ir aplinkai saugiu būdu, ir jie būtų vykdomi taip, kad žmonių sveikata ir aplinka būtų apsaugota nuo neigiamų padarinių, kurių galėtų sukelti tokie pervežimai (žr., be kita ko, d punktą). Trečia, pagal tą pačią nuostatą minėtos šalys reikalauja, kad informacija apie siūlomą pavojingų atliekų tarpvalstybinį vežimą būtų pateikta atitinkamoms valstybėms, kad jos galėtų įvertinti tokio vežimo pasekmes žmonių sveikatai ir aplinkai ir bendradarbiauti skleisdamos informaciją apie tokį vežimą, kad būtų patobulintas šių atliekų tvarkymas aplinkai saugiu būdu ir užkirstas kelias nelegaliam pervežimui (žr., be kita ko, f ir h punktus).

50 Konkrečiai kalbant, šios konvencijos 6 straipsnyje aprašyta išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūra, kuri taikoma bet kokiam atliekų vežimui, patenkančiam į šios konvencijos taikymo sritį.

51 Vis dėlto Bazelio konvencijos 1 straipsnio 4 dalyje numatyta, kad ši konvencija netaikoma atliekoms, atsirandančios dėl normalios jūrų laivybos, kurių išmetimą reglamentuoja kiti tarptautinės teisės dokumentai, todėl jos atleidžiamos nuo šios konvencijos 6 straipsnyje numatytos išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūros.

52 Šiuo klausimu svarbu pažymėti, kad pagal šios konvencijos preambulės pirmą pastraipą pavojingos ir kitos atliekos bei jų tarpvalstybinis vežimas kelia grėsmę žmonių sveikatai ir aplinkai ir kad pagal šios preambulės ketvirtą pastraipą valstybės privalo imtis būtinų priemonių, kuriomis būtų užtikrinta, jog pavojingų bei kitokių atliekų tvarkymas, taip pat tarpvalstybiniai jų pervežimai bei šalinimas atitiktų žmonių sveikatos bei aplinkos apsaugos reikalavimus nepriklausomai nuo vietos, kur jos šalinamos. Be to, minėtos preambulės dešimtoje pastraipoje nurodyta, kad didesnė pavojingų ir kitų atliekų tarpvalstybinių pervežimų kontrolė paskatins šių atliekų tvarkymą aplinkai saugiu būdu ir sumažins atitinkamus tarpvalstybinius pervežimus.

53 Taigi, kadangi Bazelio konvencijos 1 straipsnio 4 dalis yra šioje konvencijoje numatytos išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo, kad būtų vežamos pavojingos ar kitos atliekos, procedūros taikymo išimtis, šios nuostatos negalima aiškinti taip, kad būtų pakenkta šia konvencija siekiamų tikslų, t. y. žmonių sveikatos ir aplinkos apsaugos, įgyvendinimui.

54 Sprendimo *Conti 11* 53 punkte, kuriuo remiasi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, Teisingumo Teismas konstatavo, kad pagal Reglamento
Nr. 1013/2006 1 straipsnio 3 dalies b punktą laive dėl avarijos susidariusios atliekos nepatenka į šio reglamento taikymo sritį, „kol [šios atliekos] iškraunamos, kad būtų panaudotos arba pašalintos“.

55 Viena vertus, reikia pabrėžti, kad to sprendimo 48 punkte Teisingumo Teismas, be kita ko, paaiškino priežastį, pateisinančią šioje nuostatoje numatytą išimtį, susijusią su atliekomis, susidariusiomis laive dėl avarijos atviroje jūroje, remdamasis tuo, kad šios rūšies atliekos susidaro staiga ir nenumatytai, dėl ko tampa praktiškai neįmanoma arba pernelyg sudėtinga, kad už atitinkamą laivą atsakingas asmuo tinkamu laiku galėtų žinoti informaciją, būtiną siekiant tinkamai taikyti šio reglamento taisykles, susijusias su išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūra, kurios skirtos veiksmingai minėtų atliekų vežimo priežiūrai ir kontrolei užtikrinti, kaip tai suprantama pagal tą reglamentą.

56 Kita vertus, Sprendimo *Conti 11* 42 punkte Teisingumo Teismas patikslino, jog kadangi to paties reglamento 1 straipsnio 3 dalies b punkte numatyta išimtis taikoma tik „kol [šios atliekos] iškraunamos, kad būtų panaudotos arba pašalintos“, taigi, ši nuostata taikoma tik tol, kol atitinkamos atliekos nėra iškrautos iš laivo, kad būtų vežamos siekiant jas panaudoti arba pašalinti.

57 Tokiomis aplinkybėmis, kai, kaip pagrindinėje byloje, dalis atliekų, susidariusių laive dėl avarijos atviroje jūroje, iškraunama saugiame uoste, prireikus tam, kad jas būtų galima vežti pagal išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūrą, kyla klausimas, ar toliau taikoma Reglamento Nr. 1013/2006 1 straipsnio 3 dalies b punkte numatyta išimtis, kiek tai susiję su vėlesniu atliekų dalies, kuri nebuvo iškrauta iš šio laivo, vežimu.

58 Šiuo klausimu reikia priminti, kad aiškinant Sąjungos teisės nuostatą reikia atsižvelgti ne tik į jos formuluotę, bet ir į kontekstą bei teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus (2024 m. spalio 4 d. Sprendimo *Lindenapotheke*, C-21/23, EU:C:2024:846, 52 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

59 Kiek tai susiję su Reglamento Nr. 1013/2006 1 straipsnio 3 dalies b punkto kontekstu, svarbu pažymėti, kad pagal šio reglamento 1 straipsnio 1 dalį juo nustatomos atliekų vežimo procedūros ir kontrolės režimai. Iš to matyti, kad šis reglamentas įtvirtina sistemą, pagal kurią išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūra pagal minėto reglamento II antraštinės dalies 1 skyriuje numatytą tvarką iš principo taikoma bet kokiam atliekų vežimui, patenkančiam į šio reglamento taikymo sritį.

60 Viena vertus, sąvoka „atliekos“, kaip ji suprantama pagal to paties reglamento 2 straipsnio 1 punktą, kuri apima konkretesnę sąvoką „pavojingos atliekos“, kaip ji apibrėžta Reglamento Nr. 1013/2006 2 straipsnio 2 punkte, yra nuoroda į Direktyvos 2006/12 1 straipsnio 1 dalies a punktą, kurio formuluotė pakartota Direktyvos 2008/98 3 straipsnio 1 punkte. Direktyvos 2006/12 1 straipsnio 1 dalies a punkte, siejamame su šios direktyvos I priedu, pateikiama ypač plati sąvokos „atliekos“ apibrėžtis, pagal kurią ji reiškia medžiagą ar daiktą, patenkantį į šiame priede nustatytas kategorijas, kurių atliekų turėtojas atsikrato, ketina atsikratyti arba privalo atsikratyti. Kita vertus, šio reglamento 2 straipsnio 34 punkte sąvoka „vežimas“ apibrėžiama kaip „naudojimui ar šalinimui skirtų atliekų transportavimas“. Taigi šios apibrėžtys rodo Sąjungos teisės aktų leidėjo valią suteikti labai plačią išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūros, numatytos Reglamente Nr. 1013/2006, taikymo sritį.

61 Be to, šio reglamento 1 straipsnio 3 dalies b punktas yra kuo platesnio šios procedūros taikymo principo išimtis, todėl turi būti aiškinamas siaurai.

62 Dėl Reglamentu Nr. 1013/2006 siekiamų tikslų reikia priminti, kad šio reglamento 1 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, jog jo pagrindinis tikslas yra aplinkos apsauga. Šis tikslas taip pat išplaukia iš Bazelio konvencijos preambulės ketvirtos pastraipos, kurioje teigiama, kad valstybės privalo imtis būtinų priemonių, kuriomis būtų užtikrinta, jog pavojingų bei kitokių atliekų tvarkymas, taip pat tarpvalstybiniai jų pervežimai bei šalinimas atitiktų žmonių sveikatos bei aplinkos apsaugos reikalavimus nepriklausomai nuo vietos, kur jos šalinamos.

63 Šiuo tikslu pagal šio reglamento 7 konstatuojamąją dalį svarbu organizuoti ir reguliuoti atliekų vežimo priežiūrą ir kontrolę taip, kad būtų atsižvelgiama į būtinybę išsaugoti, apsaugoti ir pagerinti aplinkos kokybę bei žmonių sveikatą. Be to, minėto reglamento 8 konstatuojamojoje

dalyje, kurioje primenamas Bazelio konvencijos 4 straipsnio 2 dalies d punkte numatytas reikalavimas, pabrėžiama, kad yra svarbu, jog pavojingų atliekų vežimų būtų kiek galima mažinama, siekiant veiksmingai ir aplinkai saugiu būdu tvarkyti šias atliekas.

64 Be to, to paties reglamento 14 konstatuojamojoje dalyje patikslinta, kad išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo pareiga vežant atliekas siekiama užtikrinti optimalią naudoti skirtų atliekų, neįtrauktų į Reglamento Nr. 1013/2006 III, IIIA arba IIIB priedus, priežiūrą ir kontrolę. Kaip iš esmės matyti iš šio reglamento 36 konstatuojamosios dalies, pavojingų atliekų vežimo kontrolės veiksmingumas apima veiksmingą tarptautinį bendradarbiavimą ir keitimąsi informacija, o tai taip pat matyti iš Bazelio konvencijos preambulės vienuoliktos pastraipos ir jos 10 straipsnio 1 dalies.

65 Šių tikslų įgyvendinimas neišvengiamai reiškia, kad tuo atveju, kai dalis atliekų, susidariusių laive dėl avarijos atviroje jūroje, iškraunamos saugiame uoste siekiant panaudoti ar pašalinti, kitoms įvykus šiai avarijai susidariusioms atliekoms, kurios lieka tame laive, kad kartu su tuo laivu būtų vežamos į kitą uostą siekiant panaudoti arba pašalinti, nebetaikoma leidžianti nukrypti nuostata, įtvirtinta Reglamento Nr. 1013/2006 1 straipsnio 3 dalies b punkte.

66 Visų pirma, siekiant įgyvendinti iš Bazelio konvencijos kylančius Sąjungos įsipareigojimus, šiame reglamente nustatoma išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūra, kuri yra pagrindinis atliekų vežimo priežiūros ir kontrolės elementas. Ši procedūra leidžia užfiksuoti duomenis apie patį šių atliekų buvimą ir jų pavojingumą, kaip tai matyti iš minėto reglamento 4 straipsnio, kuris įpareigoja pranešėją pateikti informaciją, be kita ko, apie atliekų kiekį, pavadinimą, sudėtį ir paskirties vietą. Kaip matyti iš to paties reglamento 14 konstatuojamosios dalies, minėta procedūra taip pat leidžia kompetentingoms nacionalinėms institucijoms būti tinkamai informuotoms apie atliekų vežimą, kad jos galėtų imtis visų būtinų priemonių žmonėms ir aplinkai apsaugoti, taip pat pagrįstai prieštarauti tokiam vežimui. Jeigu būtų palikta galimybė pasinaudoti nukrypti leidžiančia nuostata, išplaukiančia iš Reglamento Nr. 1013/2006 1 straipsnio 3 dalies b punkto taikymo, dėl atitinkamame laive likusių atliekų, tokiomis aplinkybėmis, kai už laivą atsakingas asmuo gali pagrįstai susipažinti su informacija, būtina, kad būtų tinkamai taikoma šiame reglamente numatyta išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūra, ne tik atsirastų pagal šį reglamentą reikalaujamos priežiūros ir kontrolės spraga, bet ir kiltų pavojus, kad ši procedūra taps visiškai neveiksminga.

67 Iš tiesų, atsižvelgiant į ypatingą atliekų gamintojų atsakomybę, primintą Reglamento Nr. 1013/2006 18 konstatuojamojoje dalyje, kadangi šis laivas įplaukė į saugų uostą, kad iškrautų dalį atliekų, galima pagrįstai manyti, kad už laivą atsakingas asmuo turi informaciją, būtiną siekiant teisingai taikyti šiame reglamente numatytas taisykles.

68 Be to, šio reglamento 8 konstatuojamojoje dalyje, kurioje aiškiai daroma nuoroda į Bazelio konvencijos 4 straipsnio 2 dalies d punktą, nurodytam tikslui užtikrinti veiksmingą ir aplinkai saugų atliekų tvarkymą ir kiek galima sumažinti pavojingų atliekų vežimų būtų pakenkta, jei už atitinkamą laivą, kuriame atliekos buvo susidariusios patyrus avariją atviroje jūroje, atsakingas asmuo, dalį šių atliekų iškrovus saugiame uoste, turėtų diskreciją pradėti išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūrą, kiek tai susiję su paskesniu laive likusių atliekų vežimu. Konkrečiai kalbant, Reglamentas Nr. 1013/2006 turi būti aiškinamas taip, kad būtų užtikrinta, jog minėtas atsakingas asmuo negalėtų atsižvelgti į kitus argumentus nei tie, kurie susiję su aplinkos ir žmonių sveikatos apsauga, ir be reikalo vežti atliekas, nes šie argumentai nesuderinami su tikslu kiek galima mažinti pavojingų atliekų vežimus, siekiant veiksmingai ir aplinkai saugiu būdu tvarkyti šias atliekas.

69 Be to, Reglamento Nr. 1013/2006 4–17 straipsniuose tiksliai apibrėžtos sąlygos, kuriomis turi būti pradedama ir užbaigiama išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūra. Tokia sistema padeda užtikrinti ūkio subjektų teisinį saugumą, nes leidžia atliekų, kurios yra vežamos, gamintojams ir vežėjams žinoti savo pareigų apimtį. Minėta sistema taip pat leidžia kompetentingoms nacionalinėms institucijoms įgyvendinti savo priežiūros ir kontrolės įgaliojimus. Šio reglamento 1 straipsnio 3 dalies b punkto aiškinimas, pagal kurį, kai dalis atliekų, susidariusių laive dėl avarijos atviroje jūroje, iškraunama saugiame uoste siekiant panaudoti ar pašalinti, pagal šią nuostatą taikoma leidžianti nukrypti nuostata nebetaikoma tolesniam tame laive likusių atliekų vežimui, išsklaido bet kokį netikrumą dėl būtinybės pradėti minėtą procedūrą, kiek tai susiję su šiuo vežimu.

70 Galiausiai taikant išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo vežti pavojingas ar kitas atliekas procedūrą laive likusių atliekų vežimui prisidedama prie tikslo skatinti atliekų gamintojų atsakomybę jiems tvarkant atliekas aplinkai saugiu būdu, apie kurį iš esmės priminta Reglamento Nr. 1013/2006 18 konstatuojamojoje dalyje. Iš tiesų už laivą, iškrovusį dalį atliekų, atsakingas asmuo privalės pasirinkti laive likusių atliekų vežimą, kuris geriausiai atitinka šiame reglamente nustatytus aplinkos ir žmonių sveikatos apsaugos reikalavimus.

71 Šio sprendimo 65–70 punktuose pateiktas aiškinimas juo labiau taikytinas, kai po gaisro atliekos susilydo su laivu ir dėl to tapo ypač sunku ar net neįmanoma griežtai atskirti šių atliekų. Tokiu atveju, taikant išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūrą pačiam laivui, už patį laivą atsakingas asmuo privalo pasirinkti vežimą, leidžiantį užtikrinti patikimą ir saugų aplinkai jo išmontavimą, kaip numatyta šio reglamento 35 konstatuojamojoje dalyje.

72 Šiomis aplinkybėmis reikia konstatuoti, kad laive įvykus avarijai atviroje jūroje susidariusios atliekos, kurios, kai dalis šių atliekų buvo iškrauta saugiame uoste siekiant naudoti ar šalinti, lieka tame laive, kad kartu su šiuo laivu būtų vežamos naudoti ar šalinti, negali nepatekti į Reglamento Nr. 1013/2006 taikymo sritį pagal šio reglamento 1 straipsnio 3 dalies b punktą.

73 Toks šios nuostatos aiškinimas, kad joje numatyta išimtis taikoma tik tol, kol saugiame uoste iškraunamos visos įvykus avarijai atviroje jūroje susidariusios atliekos arba jų dalis, atitinka Bazelio konvencijos 1 straipsnio 4 dalį, nes ji nekelia pavojaus šia konvencija siekiamam žmonių sveikatos ir aplinkos apsaugos tikslui.

74 Antra, atsižvelgiant į tai, kad Reglamento Nr. 1013/2006 1 straipsnio 3 dalies b punktas gali būti aiškinamas pagal Bazelio konvenciją, nebūtina vertinti, pirma, ar šios konvencijos pobūdis ir bendra struktūra draudžia Teisingumo Teismui nagrinėti Sąjungos teisės akto galiojimą šios konvencijos atžvilgiu ir, antra, ar šios konvencijos nuostatos, kuriomis remiamasi atliekant šį nagrinėjimą, yra, atsižvelgiant į jų turinį, besąlyginės ir pakankamai tikslios (2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Air Transport Association of America ir kt.*, C-366/10, EU:C:2011:864, 53 ir 54 punktai bei juose nurodyta jurisprudencija ir 2024 m. spalio 4 d. Sprendimo *Lietuva ir kt. / Parlamentas ir Taryba (Judumo dokumentų rinkinys)*, C-541/20–C-555/20, EU:C:2024:818, 1036 punktas).

75 Nagrinėjamu atveju iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad dalis *Flaminia* laive dėl avarijos atviroje jūroje susidariusių atliekų, kurios neginčijamai yra pavojingos atliekos, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1013/2006 2 straipsnio 2 punktą, buvo iškrauta šiam laivui prisišvartavus Vilhelmshaveno uoste. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą

pateikęs teismas nurodo, kad šią atliekų dalį sudaro minėtame laive deklaruotas gesinti skirtas vanduo, kuris galėjo būti išsiurbtas, kad siekiant naudoti ir šalinti būtų nugabentas į Odensės uostą, ir gesinti skirtas dumblas.

76 Iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą taip pat matyti, kad kitos su šiuo gaisru susijusios atliekos, kurios negalėjo būti nei išsiurbtos, nei iškrautos, įskaitant, be kita ko, metalo laužo likučius, dumblą ir krovinio likučius, buvo laikomos *Flaminia*, kad kartu su šiuo laivu jas būtų galima nugabenti į Mangalijos uostą siekiant panaudoti arba pašalinti.

77 Darytina išvada, kad atliekos, vežamos iš Vilhelmshaveno uosto į Mangalijos uostą, patenka į Reglamento Nr. 1013/2006 taikymo sritį, todėl šiam vežimui turėjo būti taikoma šiame reglamente numatyta išankstinio rašytinio pranešimo ir sutikimo procedūra.

78 Taigi, priešingai nei Sprendimo *Conti 11* 48 punkte nurodytomis aplinkybėmis, galima preziumuoti, kad, iškrovus dalį bendros *Flaminia* susidariusių atliekų masės, už jį atsakingas asmuo pagrįstai galėjo turėti informacijos apie šiame laive likusių atliekų kiekį ir pobūdį, kad galėtų organizuoti jų tvarkymą aplinkai saugiu būdu ir užtikrinti, kad jų vežimų kiek galima būtų mažinama, kas būtų kuo labiau suderinama su tokiu atliekų tvarkymu.

79 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 1013/2006 1 straipsnio 3 dalies b punktas turi būti aiškinamas taip, kad šioje nuostatoje numatyta šio reglamento taikymo srities išimtis, taikoma atliekoms, susidariusioms laive dėl avarijos atviroje jūroje, kol jos iškraunamos, kad būtų panaudotos arba pašalintos, nebetaikoma tame laive likusioms atliekoms, kurios kartu su minėtu laivu bus vežamos, kad būtų panaudotos ar pašalintos, po to, kai dalis šių atliekų buvo iškrauta saugiame uoste siekiant panaudoti ar pašalinti, o toks aiškinimas atitinka Bazelio konvencijos 1 straipsnio 4 dalį.

Dėl antrojo klausimo

80 Atsakymas į antrąjį klausimą matyti iš atsakymo į pirmąjį klausimą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

81 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (didžioji kolegija) nusprendžia:

2006 m. birželio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1013/2006 dėl atliekų vežimo 1 straipsnio 3 dalies b punktas turi būti aiškinamas taip, kad šioje nuostatoje numatyta šio reglamento taikymo srities išimtis, taikoma atliekoms, susidariusioms laive dėl avarijos atviroje jūroje, kol jos iškraunamos, kad būtų panaudotos arba pašalintos, nebetaikoma tame laive likusioms atliekoms, kurios kartu su minėtu laivu bus vežamos, kad būtų panaudotos ar pašalintos, po to, kai dalis šių atliekų buvo iškrauta saugiame uoste siekiant panaudoti ar pašalinti, o toks aiškinimas atitinka Konvencijos dėl pavojingų atliekų tarpvalstybinių pervežimų bei jų tvarkymo kontrolės, pasirašytos 1989 m. kovo 22 d.

Bazelyje ir Europos bendrijos vardu patvirtintos 1993 m. vasario 1 d. Tarybos sprendimu 93/98/EEB, 1 straipsnio 4 dalį.

Parašai.