Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (veľká komora)

z 21. januára 2025 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Životné prostredie – Preprava odpadu – Smernica 2006/12/ES – Smernica 2008/98/ES – Pojem ‚odpad' – Bazilejský dohovor o kontrole pohybov nebezpečných odpadov cez štátne hranice a ich zneškodňovaní – Článok 1 ods. 4 – Nariadenie (ES) č. 1013/2006 – Odpad podliehajúci postupu predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu – Preprava odpadu v rámci Európskej únie – Článok 1 ods. 3 písm. b) – Platnosť – Výklad v súlade s Bazilejským dohovorom – Odpad, ktorý vznikol na palube lode v dôsledku havárie na šírom mori – Pojem ‚vykladanie odpadu' – Čiastočné vyloženie odpadu v bezpečnom prístave"

Vo veci C-188/23,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Oberlandesgericht München (Vyšší krajinský súd Mníchov, Nemecko) zo 14. marca 2023 a doručený Súdnemu dvoru 23. marca 2023, ktorý súvisí s konaním:

Land Niedersachsen

proti

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

SÚDNY DVOR (veľká komora),

v zložení: predseda K. Lenaerts, predsedovia komôr F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos, I. Jarukaitis, M. L. Arastey Sahún, S. Rodin, A. Kumin, N. Jääskinen a D. Gratsias, sudcovia E. Regan, I. Ziemele (spravodajkyňa) a J. Passer,

generálna advokátka: T. Ćapeta,

tajomník: A. Juhász-Tóth, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 27. februára 2024,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– Land Niedersachsen, v zastúpení: H. Jacobj, R. van der Hout a S. Walter, Rechtsanwälte,

* Jazyk konania: nemčina.

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

– francúzska vláda, v zastúpení: B. Fodda, B. Herbaut a M. Raux, splnomocnení zástupcovia,

– Európsky parlament, v zastúpení: G. C. Bartram a W. D. Kuzmienko, splnomocnení zástupcovia,

– Rada Európskej únie, v zastúpení: T. Haas a A. Maceroni, splnomocnené zástupkyne,

– Európska komisia, v zastúpení: M. Escobar Gomez, M. Bruti Liberati, L. Haasbeek a M. Noll-Ehlers, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálnej advokátky 16. mája 2024,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka platnosti a výkladu článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 zo 14. júna 2006 o preprave odpadu (Ú. v. EÚ L 190, 2006, s. 1).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi Land Niedersachsen (Spolková krajina Dolné Sasko, Nemecko) a spoločnosťou Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia“ (ďalej len „Conti“) vo veci náhrady škody, ktorá tejto spoločnosti údajne vznikla v dôsledku povinnosti, ktorú jej uložila Spolková krajina Dolné Sasko, uskutočniť postup predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu, pokiaľ ide o prepravu odpadu nachádzajúceho sa na palube lode MSC *Flaminia* (ďalej len „*Flaminia*“) v dôsledku jej havárie na šírom mori.

Právny rámec

Medzinárodné právo

Viedenský dohovor o zmluvnom práve

3 Článok 31 Viedenského dohovoru o zmluvnom práve z 23. mája 1969 (*Zbierka zmlúv Organizácie Spojených národov*, zv. 1155, s. 331) s názvom „Všeobecné pravidlo výkladu“ znie takto:

„1. Zmluva sa musí vykladať dobromyseľne, v súlade s obvyklým významom, ktorý sa dáva výrazom v zmluve v ich celkovej súvislosti, a takisto s prihliadnutím na predmet a účel zmluvy.

2. Na účely výkladu zmluvy sa okrem textu, včítane preambuly a príloh, celkovou súvislosťou rozumie:

a) každá dohoda vzťahujúca sa na zmluvu, ku ktorej došlo medzi všetkými stranami v súvislosti s uzavretím zmluvy;

b) každá listina vyhotovená jednou alebo viacerými stranami v súvislosti s uzavretím zmluvy a prijatá ostatnými stranami ako listina vzťahujúca sa na zmluvu.

…“

Bazilejský dohovor

4 Preambula Dohovoru o kontrole pohybov nebezpečných odpadov cez štátne hranice a ich zneškodňovaní, podpísaného v Bazileji 22. marca 1989, schváleného v mene Európskeho hospodárskeho spoločenstva rozhodnutím Rady 93/98/EHS z 1. februára 1993 (Ú. v. ES L 39, 1993, s. 1; Mim. vyd. 11/018, s. 304), v znení uplatniteľnom na spor vo veci samej, ďalej len „Bazilejský dohovor“), v prvom, treťom, piatom, jedenástom a pätnástom odseku stanovuje:

„[Zmluvné strany Dohovoru] S VEDOMÍM nebezpečenstva poškodzovania ľudského zdravia a životného prostredia spôsobeného nebezpečnými odpadmi a inými odpadmi a ich pohybom cez štátne hranice,

…

…, že najúčinnejší spôsob ochrany ľudského zdravia a životného prostredia pred nebezpečenstvom vyvolaným týmito odpadmi je obmedzenie ich vzniku na čo najmenšiu mieru z hľadiska ich množstva a/alebo možného nebezpečenstva,

…, že štáty by mali prijať nevyhnutné opatrenia, ktoré zabezpečia, aby nakladanie s nebezpečnými odpadmi a inými odpadmi vrátane ich pohybu cez štátne hranice a ich zneškodňovanie bolo v súlade s ochranou ľudského zdravia a životného prostredia, nech už je miesto ich zneškodňovania kdekoľvek,

…, že štáty by mali zabezpečiť, aby si pôvodca odpadu plnil povinnosti spojené s prepravou a zneškodňovaním nebezpečných odpadov a iných odpadov v súlade s ochranou životného prostredia, nech už je miesto ich zneškodňovania kdekoľvek,

…

…, aby zvýšená kontrola pohybu nebezpečných odpadov a iných odpadov cez štátne hranice pôsobila ako podnet na také nakladanie s odpadmi, ktoré bude prijateľné z hľadiska životného prostredia, a na obmedzenie rozsahu tohto pohybu cez štátne hranice,

…, že štáty by mali prijať opatrenia na náležitú výmenu informácií o pohybe nebezpečných odpadov a iných odpadov cez štátne hranice z a do týchto štátov a o jeho kontrole,

…

…, že štáty sú zodpovedné za plnenie svojich medzinárodných záväzkov týkajúcich sa ochrany ľudského zdravia a ochrany a zachovania životného prostredia, a to v súlade s medzinárodným právom.“

5 Článok 1 tohto dohovoru s názvom „Pôsobnosť Dohovoru“ stanovuje:

„1. ‚Nebezpečnými odpadmi‘ budú pre účely tohoto dohovoru označené nasledujúce odpady, ktoré sú predmetom pohybu cez štátne hranice:

a) odpady patriace do ktorejkoľvek kategórie zahrnutej v prílohe I, pokiaľ nenesú žiadnu [sa nevyznačujú žiadnou – *neoficiálny preklad*] z vlastností obsiahnutých v prílohe III, a

b) odpady, ktoré nie sú zahrnuté v odseku a), ale sú definované ako, alebo sú označené za nebezpečné odpady na základe vnútroštátnej legislatívy vyvážajúcej, dovážajúcej, alebo tranzitnej zmluvnej strany.

2. Odpady, ktoré patria do akejkoľvek kategórie obsiahnutej v prílohe II a sú predmetom pohybu cez štátne hranice, budú ‚iné odpady‘ pre účely tohoto dohovoru.

…

4. Odpady pochádzajúce z bežnej prevádzky lode, s ktorými nakladanie spadá pod iný medzinárodný písomný dokument, sú mimo pôsobnosti tohoto dohovoru.“

6 Článok 4 Bazilejského dohovoru s názvom „Všeobecné záväzky“ stanovuje:

„…

2. Každá zmluvná strana vykoná vhodné opatrenia, aby

a) zabezpečila obmedzenie vzniku nebezpečných odpadov a iných odpadov na čo najnižšiu mieru, berúc do úvahy sociálne, technologické a ekonomické hľadiská,

b) zabezpečila dostupnosť vhodných zariadení na nakladanie s nebezpečnými odpadmi a inými odpadmi spôsobom prijateľným z hľadiska životného prostredia; tieto zariadenia treba umiestniť, ak je to možné, na jej území bez ohľadu na miesto zneškodnenia odpadov,

…

d) zabezpečila obmedzenie pohybu nebezpečných odpadov a iných odpadov cez štátne hranice na najnižšiu mieru zodpovedajúcu nakladaniu s takýmito odpadmi spôsobom prijateľným z hľadiska životného prostredia a jeho uskutočňovanie spôsobom chrániacim ľudské zdravie a životné prostredie pred škodlivými účinkami, ktoré môžu byť dôsledkom tohto pohybu,

…

f) požadovala, aby sa informácie o navrhovanom pohybe nebezpečných odpadov a iných odpadov cez štátne hranice poskytli dotknutým štátom v súlade s prílohou V A tohto dohovoru a objasňovali [aby tieto štáty mohli posúdiť – *neoficiálny preklad*] účinky navrhnutého pohybu na ľudské zdravie a životné prostredie,

…

h) sa podieľala na činnosti iných zmluvných strán a dotknutých organizácií buď priamo, alebo prostredníctvom sekretariátu vrátane rozosielania informácií o pohybe nebezpečných odpadov a iných odpadov cez štátne hranice s cieľom zlepšiť nakladanie s nimi spôsobom prijateľným z hľadiska životného prostredia a dosiahnuť ochranu pred nezákonnou prepravou.

…“

7 Článok 6 tohto dohovoru, nazvaný „Pohyb cez štátne hranice medzi zmluvnými stranami“, stanovuje:

„1. Štát vývozu písomne oznámi alebo požiada pôvodcu alebo vývozcu odpadov, aby prostredníctvom kompetentného úradu štátu vývozu písomne oznámil kompetentným úradom dotknutých štátov každý plánovaný pohyb nebezpečných odpadov a iných odpadov cez štátne hranice. Žiadosť musí obsahovať vyhlásenie a informácie uvedené v prílohe V A tohto dohovoru v jazyku prijateľnom pre štát dovozu. Každému zo zúčastnených štátov stačí zaslať iba jednu žiadosť.

2. Štát dovozu žiadateľovi písomnou formou odpovie, či povoľuje pohyb s podmienkami alebo bez podmienok, či odmieta povoliť pohyb, alebo či vyžaduje doplňujúce informácie. Originál konečnej odpovede štátu dovozu treba zaslať kompetentným úradom dotknutých štátov, ktoré sú zmluvnými stranami.

3. Štát vývozu nepovolí pôvodcovi alebo vývozcovi začať pohyb cez hranice štátov, kým nedostane potvrdenie, že

a) žiadateľ dostal písomný súhlas štátu dovozu;

b) žiadateľ dostal od štátu dovozu potvrdenie o existencii zmluvy medzi vývozcom a zneškodňovateľom, ktorá určuje nakladanie s príslušnými odpadmi spôsobom prijateľným z hľadiska životného prostredia.

…“

8 Článok 10 ods. 1 uvedeného dohovoru znie takto:

„Zmluvné strany navzájom spolupracujú, aby zdokonalili nakladanie s nebezpečnými odpadmi a inými odpadmi a docielili spôsob prijateľný z hľadiska životného prostredia.“

9 Príloha I k tomuto dohovoru obsahuje zoznam kategórií odpadov podliehajúcich kontrole stanovenej uvedeným dohovorom.

10 V prílohe II k Bazilejskému dohovoru sa uvádzajú kategórie odpadov, ktoré si vyžadujú osobitné preskúmanie.

11 Príloha VIII k tomuto dohovoru obsahuje zoznam odpadov, ktoré sa považujú za nebezpečné podľa článku 1 ods. 1 písm. a) uvedeného dohovoru.

Právo Únie

Smernica 2006/12/ES

12 Článok 1 ods. 1 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/12/ES z 5. apríla 2006 o odpadoch (Ú. v. EÚ L 114, 2006, s. 9) stanovoval:

„Na účely tejto smernice:

a) ‚odpad' je akákoľvek látka alebo predmet v kategórii ustanovenej v prílohe I, ktorej sa jej držiteľ zbavuje, chce sa zbaviť alebo je povinný sa zbaviť;

…"

13 Smernica 2006/12 bola zrušená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2008/98/ES z 19. novembra 2008 o odpade a o zrušení určitých smerníc (Ú. v. EÚ L 312, 2008, s. 3). Článok 1 ods. 1 písm. a) smernice 2006/12 bol v zásade prevzatý do článku 3 bodu 1 smernice 2008/98.

Nariadenie č. 1013/2006

14 Odôvodnenia 1, 3, 7, 8, 14, 18, 35 a 36 nariadenia č. 1013/2006 stanovujú:

„(1) Hlavným a prevládajúcim cieľom a zložkou tohto nariadenia je ochrana životného prostredia, jeho účinky na medzinárodný obchod sú len vedľajšie.

…

(3) Rozhodnutie [93/98] sa týkalo uzavretia v mene Spoločenstva Bazilejského dohovoru…, ktorého zmluvnou stranou je Spoločenstvo od roku 1994. Prijatím nariadenia [Rady (EHS) č. 259/93 z 1. februára 1993 o kontrole a riadení pohybu zásielok odpadov v rámci, do a z Európskeho spoločenstva (Ú. v. ES L 30, 1993, s. 1)] vytvorila Rada [Európskej únie] pravidlá na obmedzenie a riadenie takýchto pohybov zamerané okrem iného na to, aby existujúci systém Spoločenstva na dohľad a riadenie prepravy odpadov spĺňal požiadavky Bazilejského dohovoru.

…

(7) Je dôležité organizovať a regulovať dozor a riadenie prepravy odpadu spôsobom, ktorý zohľadňuje potrebu zachovať, chrániť a zlepšovať kvalitu životného prostredia a ľudského zdravia a ktorý podporuje jednotnejšie uplatňovanie nariadenia v celom Spoločenstve.

(8) Je takisto dôležité mať na zreteli požiadavku ustanovenú v článku 4 ods. 2 písm. d) Bazilejského dohovoru, aby sa preprava nebezpečných odpadov znížila na najnižšiu mieru zodpovedajúcu nakladaniu s takýmito odpadmi spôsobom prijateľným a efektívnym z hľadiska životného prostredia.

…

(14) V prípade prepravy odpadu určeného na činnosti zneškodnenia a odpadu neuvedeného v prílohe III, IIIA alebo IIIB, určeného na činnosti zhodnotenia, je vhodné zabezpečovať optimálny dohľad a riadenie tým, že sa vyžaduje predchádzajúci písomný súhlas s takouto prepravou. Takýto postup by mal na druhej strane obsahovať predchádzajúce oznámenie, ktoré umožní príslušným orgánom byť riadne informovanými, aby mohli prijať všetky potrebné opatrenia na ochranu ľudského zdravia a životného prostredia. Mal by umožniť týmto orgánom aj vzniesť odôvodnené námietky voči takejto preprave.

…

(18) Berúc do úvahy zodpovednosť pôvodcov odpadu za nakladanie s odpadom spôsobom prijateľným z hľadiska životného prostredia, doklad o oznámení a doklad o pohybe mali vypĺňať pôvodcovia odpadu, ak je to možné.

…

(35) Je nevyhnutné zaistiť bezpečné riadenie demontáže lodí spôsobom prijateľným z hľadiska životného prostredia, aby sa tak chránilo ľudské zdravie a životné prostredie. …

(36) Účinná medzinárodná spolupráca týkajúca sa kontroly prepravy odpadov je kľúčová pri zabezpečovaní kontroly prepravy nebezpečného odpadu. Mala by sa podporovať výmena informácií, deľba zodpovednosti a snahy o spoluprácu medzi Spoločenstvom a jeho členskými štátmi a tretími krajinami s cieľom zabezpečiť vhodné nakladanie s odpadmi.“

15 Článok 1 tohto nariadenia stanovuje:

„1. Týmto nariadením sa zavádzajú postupy a kontrolné režimy prepravy odpadu v závislosti od pôvodu, miesta určenia a trasy prepravy, druhu prepravovaného odpadu a typu predpísaného nakladania s odpadom na mieste jeho určenia.

…

3. Z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia sa vylučuje

a) vykladanie odpadu mimo pevniny [na pevninu – *neoficiálny preklad*] vrátane odpadových vôd a rezíduí, ak bol tento odpad vytvorený pri normálnej prevádzke lodí alebo príbrežných plošín, za predpokladu, že tento odpad podlieha požiadavkám medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovania z lodí [podpísaného v Londýne 2. novembra 1973, doplneného protokolom zo 17. februára 1978] (Marpol 73/78) alebo iným záväzným medzinárodným nástrojom;

b) odpad vytvorený na palubách vozidiel, vlakov, lietadiel a lodí, kým sa tento odpad nevyloží na účel jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia;

…“

16 Článok 2 uvedeného nariadenia stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia:

…

1. ‚odpad' je odpad, ako je definovaný v článku 1 ods. 1 písm. a) smernice 2006/12/ES;

2. ‚nebezpečný odpad' je nebezpečný odpad, ako je definovaný v článku 1 ods. 4 smernice Rady 91/689/EHS z 12. decembra 1991 o nebezpečnom odpade [(Ú. v. ES L 377, 1991, s. 20; Mim. vyd. 15/002, s. 78), zmenenej smernicou 94/31/ES z 27. júna 1994 (Ú. v. ES L 168, 1994, s. 28; Mim. vyd. 15/002, s. 376)];

…

8. ‚nakladanie spôsobom prijateľným z hľadiska životného prostredia' je prijatie všetkých praktických krokov na zabezpečenie toho, aby sa s odpadom nakladalo spôsobom, ktorý bude chrániť ľudské zdravie a životné prostredie proti negatívnym vplyvom, ktoré môže tento odpad so sebou prinášať;

…

34. ‚preprava' je doprava odpadu určeného na zhodnotenie alebo zneškodnenie, pričom sa preprava plánuje alebo uskutočňuje:
   a) medzi krajinou a inou krajinou alebo
   b) medzi krajinou a zámorskými krajinami a územiami alebo inými oblasťami pod ochranou tejto krajiny, alebo
   c) medzi krajinou a inou pozemskou oblasťou, ktorá nie je časťou žiadnej krajiny podľa medzinárodného práva, alebo
   d) medzi krajinou a Antarktídou, alebo
   e) z jednej krajiny cez ktorúkoľvek z hore uvedených oblastí, alebo
   f) v rámci krajiny cez ktorúkoľvek z hore uvedených oblastí a má pôvod a končí sa v tej istej krajine, alebo
   g) zo zemepisnej oblasti, ktorá nie je pod jurisdikciou žiadnej krajiny, a smeruje do krajiny;

…“

17 Článok 3 ods. 1 tohto nariadenia, ktorý sa nachádza v jeho hlave II, nazvanej „Preprava v rámci spoločenstva s tranzitom alebo bez tranzitu cez tretie krajiny“, stanovuje:

„Preprava nasledujúcich odpadov podlieha postupu predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu, ako je to uvedené v ustanoveniach tejto hlavy:

a) ak sú určené na činnosti zneškodňovania odpadu:

   všetky odpady;

b) ak sú určené na činnosti zhodnocovania odpadu:
   i) odpady uvedené v prílohe IV, ktoré zahŕňajú medzi iným odpady uvedené v prílohách II a VIII k Bazilejskému dohovoru;
   ii) odpady uvedené v prílohe IVA;
   iii) odpady nezaradené pod jedinou položkou ani v jednej z príloh III, IIIB, IV alebo IVA;
   iv) zmesi odpadov nezaradené pod jedinou položkou ani v jednej z príloh III, IIIB, IV alebo IVA, ak nie sú uvedené v prílohe IIIA.“

18 Kapitola 1 hlavy II nariadenia č. 1013/2006, ktorá obsahuje články 4 až 17, opisuje postup predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu.

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

19 *Flaminia* je kontajnerová loď patriaca spoločnosti Conti, ktorá sa v relevantnom období plavila pod nemeckou vlajkou.

20 Dňa 14. júla 2012 počas plavby z Charlestonu (Spojené štáty) do Antverp (Belgicko) vznikol požiar a na palube tejto lode došlo k výbuchom, pričom loď v tom čase prepravovala 4 808 kontajnerov, z toho 151 takzvaných kontajnerov pre nebezpečný náklad. Po uhasení požiaru získala Conti 21. augusta 2012 povolenie na odtiahnutie lode do nemeckých vôd. Podľa listu, ktorý zaslalo Havariekommando (riadiace stredisko pre námorné havárie, Nemecko) 25. augusta 2012 spoločnosti Conti, bola tejto spoločnosti uložená povinnosť vypracovať plán ďalšieho postupu a určiť prípadných zmluvných partnerov na účely vykonania príslušných opatrení.

21 Dňa 9. septembra 2012 bola uvedená loď odtiahnutá do Wilhelmshavenu (Nemecko).

22 Conti sa pred nemeckými orgánmi okrem iného zaviazala, že zabezpečí bezpečný transfer lode do opravárenskej lodenice v Mangalii (Rumunsko) a zaručí riadne zaobchádzanie s materiálom nachádzajúcim sa na palube lode.

23 Niedersächsisches Umweltministerium (Ministerstvo životného prostredia Spolkovej krajiny Dolné Sasko, Nemecko) listom z 30. novembra 2012 oznámilo spoločnosti Conti, že samotná loď, „ako aj voda použitá na hasenie nachádzajúca sa na palube, rovnako ako kaly a kovový šrot sa majú kvalifikovať ako odpad“, a preto je potrebné vykonať postup predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu. Conti listom z 3. decembra 2012 namietala proti tomuto posúdeniu.

24 Rozhodnutím zo 4. decembra 2012 Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (Inšpektorát práce Oldenburg, Nemecko) uložil spoločnosti Conti povinnosť vykonať tento postup z dôvodu, že na palube *Flaminie* sa nachádza kovový šrot a voda použitá na hasenie kontaminovaná kalmi a zvyškami nákladu. Spoločnosti Conti bol navyše uložený zákaz premiestniť loď pred ukončením uvedeného postupu a pred predložením preskúmateľného plánu na zneškodnenie odpadu v nemeckom jazyku.

25 Dňa 21. decembra 2012 bol vyložený neporušený náklad a bola potvrdená spôsobilosť lode na námornú plavbu do výšky vlny 6 m.

26 Následne bol začatý a ukončený postup predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu na účely prepravy vody použitej na hasenie do prístavu Odense (Dánsko). Operácia odčerpania vody použitej na hasenie sa začala 18. februára 2013. Po tom, čo bolo možné určiť množstvo kalu, ktorý nebude možné odčerpať, bol 26. februára 2013 začatý ďalší takýto postup voči rumunským orgánom.

27 Povolenie na vyplávanie, o ktoré sa žiadalo na 4. marca 2013, bolo udelené 1. marca 2013. Na to, aby *Flaminia* mohla opustiť prístav, však muselo byť vyložených ešte 30 kontajnerov s odpadom, čo trvalo do 7. marca 2013. Po ukončení postupu predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu vykonaného s rumunskými orgánmi mohla táto loď obsahujúca 24 000 ton odpadu začať svoju plavbu 15. marca 2013.

28 V nadväznosti na žalobu, ktorú podala Conti na Landgericht München I (Krajinský súd Mníchov I, Nemecko), ktorou sa domáhala, aby bola Spolkovej krajine Dolné Sasko uložená povinnosť nahradiť škodu vyplývajúcu najmä z nákladov na postupy oznamovania, ktoré bola Conti nútená znášať, tento súd podal na Súdny dvor návrh na začatie prejudiciálneho konania s cieľom určiť, či sa rezíduá v podobe kovového šrotu a vody použitej na hasenie, spôsobené haváriou lode, a zvyšky nákladu mali kvalifikovať ako „odpad vytvorený na palubách vozidiel, vlakov, lietadiel a lodí“ podľa článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006.

29 Vo svojom rozsudku zo 16. mája 2019, Conti 11.Container Schiffahrt (C-689/17, ďalej len „rozsudok Conti 11“, EU:C:2019:420), Súdny dvor rozhodol, že takéto rezíduá treba považovať za odpad vytvorený na palubách lodí podľa tohto ustanovenia, ktorý je vylúčený z pôsobnosti tohto nariadenia, kým sa tento odpad nevyloží na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia.

30 V nadväznosti na tento rozsudok Landgericht München I (Krajinský súd Mníchov I) čiastočne vyhovel návrhu spoločnosti Conti na náhradu škody.

31 Spolková krajina Dolné Sasko podala proti tomuto rozhodnutiu odvolanie na Oberlandesgericht München (Vyšší krajinský súd Mníchov, Nemecko), ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania a ktorý má pochybnosti o platnosti článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 vzhľadom na článok 1 ods. 4 Bazilejského dohovoru, ak je podľa tohto ustanovenia nariadenia č. 1013/2006 od povinnosti vykonať postup predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu oslobodený aj nebezpečný odpad, ktorý nevznikol v rámci bežnej prevádzky lode, nebol ešte vyložený a musí byť prepravený z jedného členského štátu do iného členského štátu.

32 Tento súd zastáva názor, že článok 1 ods. 4 Bazilejského dohovoru vylučuje z pôsobnosti tohto dohovoru iba odpad podľa prílohy I k tomuto dohovoru, ktorý vznikol v rámci „bežnej“ prevádzky lode. Odpad vytvorený na palube lode v dôsledku havárie na širom mori však nemožno pripísať „bežnej“ prevádzke tejto lode.

33 Z rozsudku Conti 11 pritom vyplýva, že článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 stanovuje širšiu výnimku z postupu predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu, než je tá, ktorú stanovuje Bazilejský dohovor, pretože podľa tohto ustanovenia odpad, ktorý nevznikol z „bežnej“ prevádzky lode podľa článku 1 ods. 4 tohto dohovoru, ktorý ešte nebol vyložený a ktorý musí byť prepravený z jedného členského štátu do iného členského štátu, nepatrí do pôsobnosti tohto nariadenia.

34 Vnútroštátny súd však pripomína, že Európska únia je zmluvnou stranou tohto dohovoru a že je ako taká viazaná povinnosťami, ktoré z neho vyplývajú.

35 Za týchto podmienok Oberlandesgericht München (Vyšší krajinský súd Mníchov) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Je výnimka z požadovaného postupu oznámenia, ktorá je stanovená v článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia [č. 1013/2006], neplatná z dôvodu rozporu s ustanoveniami [Bazilejského dohovoru], pokiaľ výnimka z požiadavky uskutočniť postup oznámenia platí aj pre taký nebezpečný odpad, ktorý vznikol v dôsledku havárie na palube lode a podľa rozsudku Súdneho dvora [Conti 11] ho treba považovať za odpad v zmysle tejto výnimky?

2. Keď bude odpoveď na prvú otázku záporná: treba výnimku, ktorá je stanovená v článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia [č. 1013/2006], s ohľadom na [Bazilejský dohovor] vykladať reštriktívne v tom zmysle, že rezíduá v podobe kovového šrotu a vody použitej na hasenie a kontaminovanej kalmi a zvyškami nákladu, o aké ide vo veci samej, ktoré vznikli v dôsledku havárie na palube lode, sa nemajú považovať za odpad vytvorený na palubách lodí v zmysle tohto ustanovenia?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

O prípustnosti

36 Conti bez toho, aby priamo vzniesla námietku neprípustnosť prvej otázky, zastáva názor, že platnosť článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 z hľadiska článku 1 ods. 4 Bazilejského dohovoru bola prinajmenšom nepriamo potvrdená Súdnym dvorom v rozsudku Conti 11. Konkrétne v bode 30 tohto rozsudku Súdny dvor odôvodnil svoje rozhodnutie nevyhovieť návrhu Spolkovej krajiny Dolné Sasko na opätovné začatie ústnej časti konania po prednesení návrhov generálneho advokáta vo veci, v ktorej bol vydaný uvedený rozsudok, tým, že neobsahoval žiadnu novú skutočnosť, ku ktorej by došlo po skončení tejto ústnej časti konania, čím naznačil, že súhlasí s úvahami uvedenými v týchto návrhoch, ktoré sa týkajú platnosti článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 vzhľadom na článok 1 ods. 4 Bazilejského dohovoru.

37 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že v súlade s ustálenou judikatúrou Súdneho dvora, v rámci spolupráce medzi Súdnym dvorom a vnútroštátnymi súdmi zakotvenej v článku 267 ZFEÚ, prináleží iba vnútroštátnemu súdu, ktorý prejednáva spor a ktorý nesie zodpovednosť za súdne rozhodnutie, aby so zreteľom na osobitosti prípadu posúdil tak nevyhnutnosť podania návrhu na začatie prejudiciálneho konania na účely prijatia svojho rozsudku, ako aj dôležitosť otázok, ktoré kladie Súdnemu dvoru. Z toho vyplýva, že pri prejudiciálnej otázke týkajúcej sa práva Únie platí prezumpcia relevantnosti. Súdny dvor môže odmietnuť rozhodovať o prejudiciálnej otázke, ktorú mu položil vnútroštátny súd, len vtedy, ak je zjavné, že požadovaný výklad predpisu Únie nemá nijakú súvislosť s existenciou alebo predmetom sporu vo veci samej, pokiaľ ide o hypotetický problém alebo ak Súdny dvor nedisponuje skutkovými ani právnymi podkladmi potrebnými na užitočnú odpoveď na otázky, ktoré mu boli položené [pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. októbra 2024, Confédération paysanne (Melóny a rajčiaky zo Západnej Sahary), C-399/22, EU:C:2024:839, body 60 až 61, ako aj citovanú judikatúru].

38 V prejednávanej veci vnútroštátny súd odôvodňuje potrebu odpovede na prvú otázku okolnosťou, že v rozsudku Conti 11 nebolo rozhodnuté o platnosti článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 vzhľadom na článok 1 ods. 4 Bazilejského dohovoru. Odpoveď Súdneho dvora by pritom bola rozhodujúca na vyriešenie sporu vo veci samej. V rozsahu, v akom sa návrh spoločnosti Conti v spore vo veci samej týka náhrady škody spôsobenej tým, že Spolková krajina Dolné Sasko jej uložila povinnosť vykonať postup predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu, je totiž otázka platnosti článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006, ktorého uplatnenia na prepravu odpadu, o ktorú ide vo veci samej, sa Conti dovoláva, rozhodujúca na účely rozhodnutia o dôvodnosti tohto návrhu.

39 Za týchto okolností nemožno pochybovať o tom, že položená otázka je relevantná na rozhodnutie sporu vo veci samej a že podmienky prípustnosti uvedené v bode 37 tohto rozsudku sú splnené.

40 Navyše treba uviesť, že na rozdiel od toho, čo tvrdí Conti, rozsudok Conti 11 nemožno chápať v tom zmysle, že Súdny dvor v ňom implicitne potvrdil platnosť článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 vzhľadom na článok 1 ods. 4 Bazilejského dohovoru. V bode 30 tohto rozsudku totiž Súdny dvor výslovne uviedol, že túto otázku týkajúcu sa platnosti vnútroštátny súd nepoložil, takže mu neprináleží na ňu odpovedať.

41 Z toho vyplýva, že prvá otázka je prípustná.

O veci samej

42 Svojou prvou otázkou vnútroštátny súd žiada Súdny dvor, aby vzhľadom na článok 1 ods. 4 Bazilejského dohovoru preskúmal platnosť článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006, ako ho vyložil Súdny dvor v rozsudku Conti 11, podľa ktorého sa vylúčenie z pôsobnosti tohto nariadenia, ktoré stanovuje toto ustanovenie, vzťahuje na odpad, ktorý vznikol na palube lode v dôsledku jej havárie na širom mori, až kým sa tento odpad nevyloží na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia.

43 Na účely poskytnutia užitočnej odpovede vnútroštátnemu súdu treba v prvom rade preskúmať, či sa toto vylúčenie z pôsobnosti nariadenia č. 1013/2006 uplatňuje v prípade, keď odpad, ktorý vznikol na palube tejto lode v dôsledku takejto havárie zostal na uvedenej lodi, aby sa spolu s touto loďou prepravil na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia po tom, čo bola časť tohto odpadu vyložená na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia.

44 Podľa článku 216 ods. 2 ZFEÚ platí, že ak sú medzinárodné dohody uzavreté Úniou, ich ustanovenia tvoria neoddeliteľnú súčasť právneho poriadku Únie, takže pre inštitúcie Únie sú takéto dohody záväzné. Súdny dvor má teda právomoc vykladať ustanovenia týchto dohôd, ktoré majú prednosť predspojen aktmi sekundárneho práva Únie, ktoré sa musia vykladať v čo najväčšej miere v súlade s ustanoveniami týchto dohôd (pozri v tomto zmysle rozsudok z 27. februára 2024, EUIPO/The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, bod 70 a citovanú judikatúru).

45 V prejednávanej veci sa Európske hospodárske spoločenstvo rozhodnutím 93/98 stalo zmluvnou stranou Bazilejského dohovoru, takže tento dohovor je od roku 1994 neoddeliteľnou súčasťou právneho poriadku Únie (pozri v tomto zmysle rozsudok z 28. mája 2020, Interseroh, C-654/18, EU:C:2020:398, bod 44 a citovanú judikatúru).

46 Ako sa uvádza v odôvodnení 3 nariadenia č. 1013/2006, normotvorca Únie prijatím nariadenia č. 259/93, ktoré bolo zrušené a nahradené nariadením č. 1013/2006, stanovil pravidlá na obmedzenie a riadenie pohybov odpadu zamerané okrem iného na to, aby existujúci systém Spoločenstva na dohľad a riadenie prepravy odpadov spĺňal požiadavky Bazilejského dohovoru. Z odôvodnenia 8 nariadenia č. 1013/2006 okrem toho vyplýva, že normotvorca Únie pri prijímaní tohto nariadenia sledoval aj tento cieľ súladu práva Únie s uvedeným dohovorom.

47 Preto je potrebné určiť rozsah pôsobnosti príslušných ustanovení Bazilejského dohovoru. V tejto súvislosti, ako stanovuje článok 31 ods. 1 Viedenského dohovoru o zmluvnom práve, treba tieto ustanovenia vykladať dobromyseľne v súlade s obvyklým významom, ktorý sa dáva výrazom v Bazilejskom dohovore v ich celkovej súvislosti, a takisto s prihliadnutím na predmet a účel tohto dohovoru.

48 Článok 1 uvedeného dohovoru s názvom „Pôsobnosť dohovoru“ obsahuje odsek 1, ktorý uvádza, čo treba rozumieť pod pojmom „nebezpečný odpad“ v zmysle tohto dohovoru.

49 Pre takýto odpad článok 4 ods. 2 Bazilejského dohovoru po prvé stanovuje, že zmluvné strany tohto dohovoru prijmú vhodné opatrenia na obmedzenie vzniku nebezpečných odpadov na čo najnižšiu mieru, berúc do úvahy sociálne, technologické a ekonomické hľadiská, ako aj nakladanie s takýmito odpadmi spôsobom prijateľným z hľadiska životného prostredia bez ohľadu na miesto ich zneškodnenia [pozri najmä písmená a) a b)]. Po druhé podľa tohto ustanovenia tieto strany prijmú vhodné opatrenia na obmedzenie pohybu nebezpečných odpadov cez štátne hranice okrem prípadov, keď sa zistí, že sú v súlade so zásadami účinného a ekologického nakladania a vykonávajú sa spôsobom, ktorý chráni ľudské zdravie a životné prostredie pred škodlivými účinkami, ktoré by mohli byť dôsledkom tohto pohybu [pozri najmä písmeno d)]. Po tretie podľa toho istého ustanovenia uvedené zmluvné strany vyžadujú, aby sa informácie o navrhovanom pohybe nebezpečných odpadov cez štátne hranice poskytli dotknutým štátom, aby tieto štáty mohli posúdiť dôsledky takýchto pohybov na ľudské zdravie a životné prostredie a aby spolupracovali na účely rozosielania informácií o tomto pohybe s cieľom zlepšiť nakladanie s týmito odpadmi environmentálne vhodným spôsobom a dosiahnuť ochranu pred nezákonnou prepravou [pozri najmä písmená f) a h)].

50 Konkrétne v článku 6 tohto dohovoru je uvedený postup predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu, ktorý sa uplatňuje na každú prepravu odpadu, ktorá patrí do pôsobnosti uvedeného dohovoru.

51 Článok 1 ods. 4 Bazilejského dohovoru však stanovuje, že z jeho pôsobnosti sú vyňaté odpady pochádzajúce z „bežnej prevádzky“ lode, s ktorými nakladanie spadá pod iný medzinárodný písomný dokument, a preto sú vyňaté z postupu predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu stanoveného v článku 6 tohto dohovoru.

52 V tejto súvislosti treba uviesť, že podľa prvého odseku preambuly tohto dohovoru nebezpečný odpad a iný odpad, ako aj pohyb týchto odpadov cez hranice štátov predstavujú nebezpečenstvo poškodenia ľudského zdravia a životného prostredia a že podľa štvrtého odseku tejto preambuly by štáty mali prijať nevyhnutné opatrenia, ktoré zabezpečia, aby nakladanie s nebezpečnými odpadmi a inými odpadmi vrátane ich pohybu cez štátne hranice a zneškodňovanie bolo v súlade s ochranou ľudského zdravia a životného prostredia, nech už je miesto ich zneškodňovania kdekoľvek. Desiaty odsek uvedenej preambuly uvádza okrem iného, že zvýšená kontrola pohybu nebezpečných odpadov a iných odpadov cez štátne hranice bude pôsobiť ako podnet na také nakladanie s odpadmi, ktoré bude prijateľné z hľadiska životného prostredia, a na obmedzenie rozsahu tohto pohybu cez štátne hranice,

53 V dôsledku toho, keďže článok 1 ods. 4 Bazilejského dohovoru má povahu výnimky z uplatňovania postupu predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu na prepravu nebezpečných odpadov alebo iných odpadov, ako to stanovuje tento dohovor, toto ustanovenie nemožno vykladať tak, že by spochybňovalo dosahovanie cieľov sledovaných týmto dohovorom, a to ochrany ľudského zdravia a životného prostredia.

54 V bode 53 rozsudku Conti 11, na ktorý odkazuje vnútroštátny súd, Súdny dvor rozhodol, že podľa článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 je odpad, ktorý vznikol na palube lode v dôsledku jej havárie, vylúčený z pôsobnosti tohto nariadenia „až dovtedy, kým sa tento odpad nevyloží na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia“.

55 Na jednej strane treba zdôrazniť, že v bode 48 tohto rozsudku Súdny dvor najmä vysvetlil dôvod, ktorý odôvodňuje vylúčenie stanovené v tomto ustanovení, pokiaľ ide o odpad vytvorený na palube lode v dôsledku jej havárie na širom mori, a to náhlu a nepredvídateľnú povahu vytvorenia tohto druhu odpadu, čo spôsobuje, že pre osobu zodpovednú za príslušnú loď je prakticky nemožné alebo nadmerne ťažké včas poznať informácie potrebné na správne uplatnenie pravidiel tohto nariadenia týkajúcich sa postupu predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu, ktoré majú zabezpečiť účinný dohľad a kontrolu nad prepravou uvedeného odpadu v zmysle uvedeného nariadenia.

56 Na druhej strane v bode 42 rozsudku Conti 11 Súdny dvor spresnil, že vzhľadom na to, že výnimka stanovená v článku 1 ods. 3 písm. b) toho istého nariadenia sa uplatňuje len „dovtedy, kým sa tento odpad nevyloží na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia“, toto ustanovenie sa uplatňuje len v prípade, že dotknutý odpad ešte neopustil loď na účely jeho prepravy s cieľom zhodnotiť ho alebo ho zneškodniť.

57 Ak sa však, ako v spore vo veci samej, časť odpadu, ktorý vznikol v dôsledku havárie lode na širom mori, vyloží v bezpečnom prístave, prípadne na účely prepravy, ktorá samotná podlieha postupu predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu, vzniká otázka, či sa výnimka stanovená v článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 zachová, pokiaľ ide o následnú prepravu časti odpadu, ktorá ešte nebola vyložená z tejto lode.

58 V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že na účely výkladu ustanovenia práva Únie je potrebné zohľadniť nielen jeho znenie, ale aj jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou [rozsudok zo 4. októbra 2024, Lindenapotheke, C-21/23, EU:C:2024:846, bod 52 a citovaná judikatúra].

59 Pokiaľ ide o kontext, ktorého súčasťou je článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006, treba uviesť, že podľa jeho článku 1 ods. 1 toto nariadenie zavádza postupy a kontrolné režimy prepravy odpadu. Z toho vyplýva, že uvedené nariadenie zavádza systém, v ktorom sa postup predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu v zásade uplatňuje podľa podmienok stanovených v kapitole 1 hlavy II uvedeného nariadenia na každú prepravu odpadu, ktorá patrí do jeho pôsobnosti.

60 Na jednej strane pojem „odpad“ v zmysle článku 2 bodu 1 toho istého nariadenia, ktorý zahŕňa špecifickejší pojem „nebezpečný odpad“, ako je definovaný v článku 2 bode 2 nariadenia č. 1013/2006, odkazuje na článok 1 ods. 1 písm. a) smernice 2006/12, ktorého znenie bolo prevzaté do článku 3 bodu 1 smernice 2008/98. Článok 1 ods. 1 písm. a) smernice 2006/12 v spojení s jej prílohou I obsahuje osobitne širokú definíciu pojmu „odpad“, teda každú látku alebo predmet, ktorej sa držiteľ zbavuje, chce sa jej zbaviť alebo je povinný sa jej zbaviť a ktorá patrí do jednej z kategórií uvedených v tejto prílohe. Na druhej strane článok 2 bod 34 tohto nariadenia definuje pojem „preprava“ ako „doprava odpadu určeného na zhodnotenie alebo zneškodnenie“. Tieto definície tak svedčia o vôli normotvorcu Únie priznať veľmi širokú pôsobnosť postupu predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu, ktorý stanovuje nariadenie č. 1013/2006.

61 Tiež platí, že článok 1 ods. 3 písm. b) tohto nariadenia má povahu výnimky zo zásady čo najširšieho uplatňovania tohto postupu, a preto sa má vykladať reštriktívne.

62 Pokiaľ ide o ciele sledované nariadením č. 1013/2006, treba pripomenúť, že odôvodnenie 1 tohto nariadenia uvádza, že jeho hlavným cieľom je ochrana životného prostredia. Tento cieľ vyplýva aj zo štvrtého odseku preambuly Bazilejského dohovoru, v ktorom sa uvádza, že štáty, ktoré sú jeho zmluvnými stranami, by mali prijať nevyhnutné opatrenia, ktoré zabezpečia, aby nakladanie s nebezpečnými odpadmi a inými odpadmi vrátane ich pohybu cez štátne hranice a ich zneškodňovanie bolo v súlade s ochranou ľudského zdravia a životného prostredia, nech už je miesto ich zneškodňovania kdekoľvek.

63 Na tieto účely odôvodnenie 7 tohto nariadenia zdôrazňuje dôležitosti organizácie a regulácie dozoru a riadenia prepravy odpadu spôsobom, ktorý zohľadňuje potrebu zachovať, chrániť a zlepšovať kvalitu životného prostredia a ľudského zdravia. Rovnako odôvodnenie 8 uvedeného nariadenia pripomína, ktoré pripomína požiadavku ustanovenú v článku 4 ods. 2 písm. d) Bazilejského dohovoru, zdôrazňuje dôležitosť zníženia pohybu nebezpečného odpadu na najnižšiu mieru zodpovedajúcu nakladaniu s uvedenými odpadmi spôsobom prijateľným a efektívnym z hľadiska životného prostredia.

64 Odôvodnenie 14 toho istého nariadenia okrem toho spresňuje, že povinnosť predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu má v prípade prepravy odpadu za cieľ zabezpečiť optimálny dohľad a riadenie odpadu, ktorý nie je uvedený v prílohách III, IIIA alebo IIIB nariadenia č. 1013/2006 a ktorý je určený na zhodnotenie. Ako v podstate vyplýva z odôvodnenia 36 tohto nariadenia, účinnosť kontroly prepravy nebezpečného odpadu zahŕňa účinnú medzinárodnú spoluprácu a výmenu informácií, čo vyplýva aj z jedenásteho odseku preambuly Bazilejského dohovoru, ako aj z jeho článku 10 ods. 1.

65 Dosiahnutie týchto cieľov si pritom nevyhnutne vyžaduje dospieť k záveru, že keď sa časť odpadu, ktorý vznikol v dôsledku havárie lode na otvorenom mori, vyloží v bezpečnom prístave na účely zhodnotenia alebo zneškodnenia, na ostatný odpad, ktorého vznik spôsobila táto havária a ktorý zostal na lodi, aby bol spolu s touto loďou prepravený do iného prístavu na zneškodnenie alebo zhodnotenie, sa pri tejto preprave už neuplatňuje výnimka vyplývajúca z uplatňovania článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006.

66 V prvom rade toto nariadenie na účely splnenia povinností, ktoré Únii vyplývajú z Bazilejského dohovoru, zavádza postup predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu ako ústredný prvok dohľadu a kontroly prepravy odpadu. Tento postup umožňuje zistiť údaje týkajúce sa samotnej existencie týchto odpadov a ich nebezpečnosti, ako to vyplýva z článku 4 uvedeného nariadenia, ktorý ukladá oznamovateľovi povinnosť poskytnúť informácie týkajúce sa najmä množstva, označenia, zloženia a miesta určenia odpadu. Ako vyplýva z odôvodnenia 14 tohto istého nariadenia, uvedený postup umožňuje príslušným orgánom byť riadne informovanými o pohybe odpadu, aby mohli prijať všetky potrebné opatrenia na ochranu ľudského zdravia a životného prostredia, ale umožňuje im aj vzniesť odôvodnené námietky voči takejto preprave. Zachovanie výnimky, ktorá vyplýva z uplatnenia článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 v prípade odpadu, ktorý zostal na dotknutej lodi, za okolností, keď osoba zodpovedná za loď má primeranú možnosť oboznámiť sa s informáciami potrebnými na správne uplatnenie postupu predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu stanoveného týmto nariadením, by nielenže vytvorilo medzeru v dohľade a kontrole, ktoré sa v ňom stanovujú, ale tiež by mohlo zbaviť tento postup akéhokoľvek potrebného účinku.

67 Vzhľadom na osobitnú zodpovednosť pôvodcov odpadu, ako je uvedená v odôvodnení 18 nariadenia č. 1013/2006, sa totiž možno dôvodne domnievať, že ak táto loď zakotvila v bezpečnom prístave, aby tam vyložila časť odpadu, osoba zodpovedná za loď má k dispozícii informácie potrebné na správne uplatňovanie pravidiel stanovených v tomto nariadení.

68 Napokon cieľ spočívajúci v zabezpečení vhodného nakladania s odpadom a v obmedzení jeho pohybu na najnižšiu mieru zodpovedajúcu nakladaniu s uvedenými odpadmi prijateľným a efektívnym spôsobom, uvedený v odôvodnení 8 tohto nariadenia, ktoré výslovne odkazuje na článok 4 ods. 2 písm. d) Bazilejského dohovoru, by bol ohrozený, ak by osoba zodpovedná za dotknutú loď, na ktorej palube vznikol odpad v dôsledku havárie lode na širom mori, disponovala po vyložení časti tohto odpadu v bezpečnom prístave mierou voľnej úvahy, pokiaľ ide o začatie postupu predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu vo veci následnej prepravy odpadu, ktorý zostal na tejto lodi. Konkrétne je potrebné vykladať nariadenie č. 1013/2006 tak, že zabezpečí, aby uvedená zodpovedná osoba nemohla zohľadniť iné aspekty než tie, ktoré súvisia s ochranou životného prostredia a zdravia ľudí, a prepravovať odpad zbytočne, čo je nezlučiteľné s cieľom znížiť pohyb odpadu na najnižšiu mieru zodpovedajúcu nakladaniu s uvedenými odpadmi spôsobom prijateľným a efektívnym z hľadiska životného prostredia.

69 Nariadenie č. 1013/2006 vo svojich článkoch 4 až 17 presne definuje podmienky, za ktorých sa musí začať a dokončiť postup predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu. Takýto rámec prispieva k zabezpečeniu právnej istoty hospodárskych subjektov tým, že umožňuje pôvodcom a prepravcom prepravovaného odpadu poznať rozsah ich povinností. Uvedený rámec tiež umožňuje príslušným vnútroštátnym orgánom vykonávať svoje právomoci dohľadu a kontroly. Výklad článku 1 ods. 3 písm. b) tohto nariadenia, podľa ktorého sa v prípade, keď sa časť odpadu, ktorý vznikol v dôsledku havárie lode na širom mori, vyloží v bezpečnom prístave na zhodnotenie alebo zneškodnenie, výnimka vyplývajúca z uplatnenia tohto ustanovenia prestane uplatňovať na následnú prepravu odpadu, ktorý zostal na tejto lodi, má pritom za následok rozptýlenie akejkoľvek neistoty, pokiaľ ide o potrebu začať uvedený postup v súvislosti s touto prepravou.

70 Napokon uplatnenie postupu predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu na prepravu odpadu, ktorý zostal na dotknutej lodi, prispieva k dosiahnutiu cieľa spočívajúceho v posilnení zodpovednosti pôvodcov odpadu za nakladanie s ním spôsobom prijateľným z hľadiska životného prostredia, ako je v podstate pripomenuté v odôvodnení 18 nariadenia č. 1013/2006. Osoba zodpovedná za loď, ktorá vyložila časť odpadu, sa totiž bude musieť rozhodnúť pre prepravu odpadu zostávajúceho na tejto lodi, ktorá najlepšie zodpovedá požiadavkám ochrany životného prostredia a ľudského zdravia, ako ich stanovuje toto nariadenie.

71 Výklad vyjadrený v bodoch 65 až 70 tohto rozsudku je nevyhnutný o to viac v prípade, keď v dôsledku požiaru došlo k spojeniu odpadu s loďou, čo mimoriadne sťažuje, či dokonca znemožňuje dôsledné oddelenie tohto odpadu. V tejto situácii uplatnenie postupu predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu na samotné plavidlo ukladá osobe zodpovednej za toto plavidlo povinnosť zvoliť si prepravu umožňujúcu jeho demontáž bezpečným spôsobom prijateľným z hľadiska životného prostredia, ako to stanovuje odôvodnenie 35 tohto nariadenia.

72 Za týchto podmienok treba konštatovať, že odpad, ktorý vznikol na palube lode v dôsledku jej havárie na širom mori, ktorý po tom, čo bola časť tohto odpadu vyložená v bezpečnom prístave na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia, zostal na tejto lodi, aby bol spolu s touto loďou prepravený na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia, nemožno vylúčiť z pôsobnosti nariadenia č. 1013/2006 na základe článku 1 ods. 3 písm. b) tohto nariadenia.

73 Takýto výklad tohto ustanovenia v tom zmysle, že výnimka, ktorá je v ňom stanovená, sa uplatňuje len do vyloženia všetkého alebo časti odpadu, ktorý vznikol na palube lode v dôsledku havárie na šírom mori, v bezpečnom prístave, je v súlade s tým, čo stanovuje článok 1 ods. 4 Bazilejského dohovoru, pokiaľ neohrozuje cieľ ochrany ľudského zdravia a životného prostredia sledovaný týmto dohovorom.

74 V druhom rade, vzhľadom na skutočnosť, že článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 možno vykladať spôsobom, ktorý je v súlade s Bazilejským dohovorom, nie je potrebné posudzovať jednak, či povaha a štruktúra tohto dohovoru bránia tomu, aby Súdny dvor mohol preskúmať platnosť aktu práva Únie z hľadiska uvedeného dohovoru, a jednak, či sa ustanovenia tohto dohovoru uvádzané na účely tohto preskúmania javia z hľadiska ich obsahu ako nepodmienené a dostatočne presné [rozsudky z 21. decembra 2011, Air Transport Association of America a i., C-366/10, EU:C:2011:864, body 53 a 54, ako aj citovaná judikatúra, a zo 4. októbra 2024, Litva a i./Parlament a Rada (Balík opatrení v oblasti mobility), C-541/20 až C-555/20, EU:C:2024:818, bod 1036].

75 V prejednávanej veci z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že časť odpadu, ktorý vznikol na palube *Flaminie* po jej havárii na šírom mori, o ktorej je nesporné, že predstavuje nebezpečný odpad v zmysle článku 2 bodu 2 nariadenia č. 1013/2006, bola vyložená po tom, čo táto loď zakotvila v prístave Wilhelmshaven. Vnútroštátny súd uvádza, že táto časť odpadu pozostáva z vody použitej na hasenie požiaru, ktorý vypukol na uvedenej lodi, a ktorú bolo možné odčerpať s cieľom prepraviť ju do prístavu Odense na účely jej zhodnotenia alebo zneškodnenia, ako aj čiastočne z kalu z hasenia.

76 Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania tiež vyplýva, že iný odpad, ktorý vznikol v dôsledku tohto požiaru, ktorý nebolo možné odčerpať ani vyložiť, vrátane najmä rezíduí v podobe kovového šrotu, kalu a zvyškov nákladu, zostal na palube *Flaminie*, aby bol spolu s touto loďou prepravený do prístavu Mangalia na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia.

77 Z toho vyplýva, že odpad prepravený z prístavu Whilhelmshaven do prístavu Mangalia patril do pôsobnosti nariadenia č. 1013/2006, takže táto preprava mala podliehať postupu predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu stanoveného v tomto nariadení.

78 Na rozdiel od okolností uvedených v bode 48 rozsudku Conti 11 tak možno predpokladať, že po vyložení časti celkovej hmotnosti odpadu, ktorý vznikol na *Flaminii* mala osoba zodpovedná za túto loď primeranú možnosť disponovať informáciami o množstve a povahe odpadu zostávajúceho na tejto lodi na účely organizácie nakladania s týmto odpadom environmentálne prijateľným spôsobom a zabezpečiť, aby sa jeho pohyb obmedzil na najnižšiu mieru zodpovedajúcu takémuto nakladaniu.

79 Vzhľadom na všetky vyššie uvedené dôvody treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 sa má vykladať v tom zmysle, že vylúčenie z pôsobnosti tohto nariadenia, ktoré sa v ňom stanovuje a ktoré sa vzťahuje na odpad, ktorý vznikol na palube lode v dôsledku jej havárie na šírom mori, až kým sa tento odpad nevyloží na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia, sa už nevzťahuje na odpad, ktorý zostal na palube tejto lode, aby bol spolu s ňou prepravený na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia po tom, čo bola časť tohto odpadu vyložená v bezpečnom prístave na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia, pričom tento výklad je v súlade s článkom 1 ods. 4 Bazilejského dohovoru.

O druhej otázke

80 Odpoveď na druhú otázku vyplýva z odpovede na prvú otázku.

O trovách

81 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (veľká komora) rozhodol takto:

Článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 zo 14. júna 2006 o preprave odpadu sa má vykladať v tom zmysle, že vylúčenie z pôsobnosti tohto nariadenia, ktoré sa v ňom stanovuje a ktoré sa vzťahuje na odpad, ktorý vznikol na palube lode v dôsledku jej havárie na šírom mori, až kým sa tento odpad nevyloží na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia, sa už nevzťahuje na odpad, ktorý zostal na palube tejto lode, aby bol spolu s ňou prepravený na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia po tom, čo bola časť tohto odpadu vyložená v bezpečnom prístave na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia, pričom tento výklad je v súlade s článkom 1 ods. 4 Dohovoru o kontrole pohybov nebezpečných odpadov cez štátne hranice a ich zneškodňovaní, podpísaného v Bazileji 22. marca 1989, schváleného v mene Európskeho hospodárskeho spoločenstva rozhodnutím Rady 93/98/EHS z 1. februára 1993.

Podpisy