Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (stora avdelningen)

den 21 januari 2025*

”Begäran om förhandsavgörande – Miljö – Avfallstransporter – Direktiv 2006/12/EG – Direktiv 2008/98/EG – Begreppet avfall – Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och om slutligt omhändertagande av farligt avfall – Artikel 1.4 – Förordning (EG) nr 1013/2006 – Avfall som omfattas av förfarandet med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande – Avfallstransporter inom Europeiska unionen – Artikel 1.3 b – Giltighet – Tolkning som är förenlig med Baselkonventionen – Avfall som uppkommit ombord på ett fartyg till följd av att det havererat på det fria havet – Begreppet avlastning av avfall – Avlastning i en säker hamn av en del av avfallet”

I mål C-188/23,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Oberlandesgericht München (Regionala överdomstolen i München, Tyskland) genom beslut av den 14 mars 2023, som inkom till domstolen den 23 mars 2023, i målet

Land Niedersachsen

mot

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

meddelar

DOMSTOLEN (stora avdelningen)

sammansatt av domstolens ordförande K. Lenaerts, avdelningsordförandena F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos, I. Jarukaitis, M.L. Arastey Sahún, S. Rodin, A. Kumin, N. Jääskinen och D. Gratsias samt domarna E. Regan, I. Ziemele (referent) och J. Passer,

generaladvokat: T. Ćapeta,

justitiesekreterare: handläggaren A. Juhász-Tóth,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 27 februari 2024,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– Land Niedersachsen, genom H. Jacobj, R. van der Hout och S. Walter, Rechtsanwälte,

* Rättegångsspråk: tyska.

– Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS ”MSC Flaminia”, genom J.-E. Pötschke och W. Steingröver, Rechtsanwälte,

– Frankrikes regering, genom B. Fodda, B. Herbaut och M. Raux, samtliga i egenskap av ombud,

– Europaparlamentet, genom G.C. Bartram och W.D. Kuzmienko, båda i egenskap av ombud,

– Europeiska unionens råd, genom T. Haas och A. Maceroni, båda i egenskap av ombud,

– Europeiska kommissionen, genom M. Escobar Gomez, M. Bruti Liberati, L. Haasbeek och M. Noll-Ehlers, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 16 maj 2024 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser giltigheten och tolkningen av artikel 1.3 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall (EUT L 190, 2006, s. 1).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Land Niedersachsen (delstaten Niedersachsen, Tyskland) och Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS ”MSC Flaminia” (nedan kallat Conti), angående ersättning för den skada som Conti påstår sig ha lidit till följd av att delstaten Niedersachsen ålade bolaget att genomföra ett förfarande med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande med avseende på transporten av avfall som fanns ombord på fartyget MSC Flaminia (nedan kallat Flaminia) till följd av att det havererat på det fria havet.

Tillämpliga bestämmelser

Internationell rätt

Wienkonventionen om traktaträtten

3 I artikel 31 i Wienkonventionen om traktaträtten av den 23 maj 1969 (*United Nations Treaty Series*, vol. 1155, s. 331), med rubriken ”Allmän regel om tolkning”, föreskrivs följande:

”1. En traktat skall tolkas ärligt i överensstämmelse med den gängse meningen av traktatens termer sedda i sitt sammanhang och mot bakgrunden av traktatens ändamål och syfte.

2. I sammanhanget ingår vid tolkningen av en traktat, förutom texten inklusive dess preambel och bilagor,

a) överenskommelser rörande traktaten som träffats mellan alla parter i samband med traktatens ingående;

b) dokument som upprättats av en eller flera parter i samband med traktatens ingående och godtagits av de andra parterna som dokument sammanhörande med traktaten.

…”

Baselkonventionen

4 I ingressen till konventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och om slutligt omhändertagande av farligt avfall, som undertecknades i Basel den 22 mars 1989 och godkändes på Europeiska ekonomiska gemenskapens vägnar genom rådets beslut 93/98/EEG av den 1 februari 1993 (EGT L 39, 1993, s. 1), i den lydelse som är tillämplig i målet vid den nationella domstolen (nedan kallad Baselkonventionen), anges följande i första, tredje–femte, tionde, elfte och femtonde styckena:

”[Parterna i konventionen är] medvetna om den risk för skada på människors hälsa och miljön som farligt avfall och annat avfall samt gränsöverskridande transporter av detsamma innebär,

…

… det effektivaste sättet att skydda människors hälsa och miljön från de faror som sådant avfall utgör är att reducera produktionen av detsamma till ett minimum både vad gäller kvantiteter och/eller riskpotential,

… stater bör vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att hanteringen av farligt avfall och annat avfall, inklusive gränsöverskridande transporter och slutligt omhändertagande av detsamma, sker på ett sätt som är förenligt med skyddet av människors hälsa och miljön oavsett var omhändertagandet sker,

… stater bör tillse att producenten bör utföra uppgifter med avseende på transport och slutligt omhändertagande av farligt avfall och annat avfall på ett sätt som är förenligt med skyddet av miljön oavsett platsen för slutligt omhändertagande,

…

… skärpt kontroll av gränsöverskridande transporter av farligt avfall och annat avfall kommer att verka som ett incitament till en miljövänlig hantering och till en reducering av volymen av sådana gränsöverskridande transporter,

… stater bör vidta lämpliga åtgärder för utbyte av information om och kontroll av gränsöverskridande transporter av farligt avfall och annat avfall från och till dessa stater,

…

… stater är ansvariga för fullgörandet av sina internationella åtaganden beträffande skyddet av människors hälsa och skydd och bevarande av miljön i enlighet med internationell lag.”

5 I artikel 1 i denna konvention, med rubriken ”Konventionens omfattning”, föreskrivs följande:

”1. Följande avfall som är föremål för gränsöverskridande transport skall i denna konvention anses vara ’farligt avfall’:

a) Avfall som tillhör någon kategori som finns upptagen i bilaga I, såvida det inte saknar samtliga egenskaper uppräknade i bilaga III; och

b) Avfall på vilket punkt a) inte är tillämplig men som enligt den exporterande, importerande eller transiterande partens egen lagstiftning definieras som eller anses vara farligt avfall.

2. Avfall som faller under någon kategori upptagen i bilaga II och som är föremål för gränsöverskridande transport skall i denna konvention anses vara ’annat avfall’.

…

4. Avfall härrörande från normal drift av fartyg, vars utsläpp täcks av ett annat internationellt instrument, omfattas inte av denna konvention.”

6 I artikel 4 i Baselkonventionen, med rubriken ”Allmänna skyldigheter”, föreskrivs följande:

”…

2. Varje part skall vidta lämpliga åtgärder för att

a) tillse att produktionen av farligt avfall och annat avfall inom dess område nedbringas till ett minimum med hänsyn till samhälleliga, teknologiska och ekonomiska aspekter,

b) tillse att adekvata anläggningar för slutligt omhändertagande på ett miljövänligt sätt av farligt avfall och annat avfall, som så långt möjligt är skall förläggas inom dess eget område, finns att tillgå oavsett platsen för det slutliga omhändertagandet,

…

d) tillse att gränsöverskridande transporter av farligt avfall och annat avfall begränsas till det minimum som står i överensstämmelse med en miljövänlig och effektiv hantering av sådant avfall och sköts på ett sätt som skyddar mänsklig hälsa och miljön mot de skadliga verkningar som kan bli en följd av sådana transporter,

…

f) kräva att information om en föreslagen gränsöverskridande transport av farligt avfall och annat avfall skall lämnas till berörda stater enligt bilaga V A för att klargöra den föreslagna transportens verkningar på människors hälsa och miljön,

…

h) samverka i strävanden tillsammans med andra parter och berörda organisationer, direkt eller genom sekretariatet, innefattande spridande av information om gränsöverskridande transporter av farligt avfall och annat avfall i avsikt att förbättra den miljövänliga hanteringen av sådant avfall och att uppnå att illegal trafik förhindras.

…”

7 I artikel 6 i denna konvention, med rubriken ”Gränsöverskridande transport mellan parter”, föreskrivs följande:

”1. Exporterande stat skall underrätta eller skall fordra att producenten eller exportören skriftligen, genom den kanal som exporterande stats behöriga myndighet utgör, underrättar den behöriga myndigheten i berörda stater om varje gränsöverskridande transport av farligt avfall eller annat avfall. Sådan underrättelse skall innehålla de försäkringar och den information som specificeras i bilaga V A, avfattade på ett språk som kan godtas av den importerande staten. Endast en underrättelse behöver sändas till varje berörd stat.

2. Den importerande staten skall skriftligen svara avsändaren av underrättelsen, ge sitt medgivande till transporten på vissa villkor eller villkorslöst, vägra tillstånd för transporten eller begära ytterligare information. En kopia av den importerande statens slutgiltiga svar skall sändas till behöriga myndigheter i de berörda stater som är parter.

3. Den exporterande staten skall inte tillåta producenten eller exportören att påbörja den gränsöverskridande transporten förrän den har erhållit skriftlig bekräftelse på att

a) avsändaren av underrättelsen erhållit skriftligt medgivande från den importerande staten och

b) avsändaren av underrättelsen erhållit bekräftelse från importerande stat på att kontrakt, som specificerar en miljövänlig hantering av avfallet i fråga, föreligger mellan exportören och avfallsmottagaren.

…”

8 Artikel 10.1 i nämnda konvention har följande lydelse:

”Parterna skall samarbeta med varandra för att förbättra och uppnå en miljövänlig hantering av farligt avfall och annat avfall.”

9 Bilaga I till samma konvention innehåller en förteckning över de avfallskategorier som ska kontrolleras enligt konventionen.

10 I bilaga II till Baselkonventionen preciseras de avfallskategorier som fordrar speciell behandling.

11 Bilaga VIII till konventionen innehåller en förteckning över avfall som betraktas som farligt enligt artikel 1.1 a i nämnda konvention.

Unionsrätt

Direktiv 2006/12/EG

12 I artikel 1.1 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/12/EG av den 5 april 2006 om avfall (EUT L 114, 2006, s. 9) föreskrevs följande:

”I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *avfall*: varje föremål, ämne eller substans som ingår i de kategorier som anges i bilaga I och som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med.

…”

13 Direktiv 2006/12 upphävdes genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv (EUT L 312, 2008, s. 3). Artikel 1.1 a i direktiv 2006/12 återges i huvudsak i artikel 3.1 i direktiv 2008/98.

Förordning nr 1013/2006

14 Skälen 1, 3, 7, 8, 14, 18, 35 och 36 i förordning nr 1013/2006 har följande lydelse:

”(1) Förordningens huvudsakliga och överordnade syfte och innehåll är miljöskydd medan dess följder för den internationella handeln endast är av underordnad betydelse.

…

(3) … beslut 93/98 … avsåg ingående, på gemenskapens vägnar, av [Baselkonventionen], i vilken gemenskapen har varit part sedan 1994. Genom att anta [rådets] förordning (EEG) nr 259/93 [av den 1 februari 1993 om övervakning och kontroll av avfallstransporter inom, till och från Europeiska gemenskapen (EGT L 30, 1993, s. 1)] införde [Europeiska unionens] råd bestämmelser om att begränsa och kontrollera sådana transporter i syfte att bland annat anpassa gemenskapens gällande system för övervakning och kontroll av avfallstransporter till kraven i Baselkonventionen.

…

(7) Det är viktigt att organisera och reglera övervakningen och kontrollen av avfallstransporter på ett sätt som tar hänsyn till behovet av att bevara, skydda och förbättra miljökvaliteten och människors hälsa och som främjar en enhetligare tillämpning av förordningen över hela gemenskapen.

(8) Det är också viktigt att ta hänsyn till kravet i artikel 4.2 d i Baselkonventionen om att transporter av farligt avfall skall begränsas till det minimum som står i överensstämmelse med en miljövänlig och effektiv hantering av sådant avfall.

…

(14) För transporter av avfall avsett för bortskaffningsförfaranden och avfall som inte anges i bilaga III, IIIA eller IIIB avsett för återvinningsförfaranden är det lämpligt att garantera bästa möjliga övervakning och kontroll genom att kräva att sådana transporter på förhand skall godkännas skriftligen. Ett sådant förfarande bör vara förenat med förhandsanmälan, vilket medför att de behöriga myndigheterna blir vederbörligen informerade så att de kan vidta alla åtgärder som behövs för att skydda människors hälsa och miljön. Dessa myndigheter bör på så sätt även få möjlighet att göra motiverade invändningar mot sådana transporter.

…

(18) När det gäller avfallsproducenternas ansvar för en miljöriktig avfallshantering bör anmälnings- och transportdokumenten om så är praktiskt möjligt ifyllas av avfallsproducenterna.

…

(35) Det är nödvändigt att säkerställa en säker och miljövänlig hantering av fartygsupphuggning i syfte att skydda folkhälsan och miljön. …

(36) Effektivt internationellt samarbete i fråga om kontroll av avfallstransporter är av största vikt för att se till att transporter av farligt avfall kontrolleras. Informationsutbyte, ansvarsdelning och samarbete mellan gemenskapen och dess medlemsstater och tredjeländer bör främjas i syfte att garantera en korrekt hantering av avfall.”

15 I artikel 1 i denna förordning föreskrivs följande:

”1. I denna förordning fastställs de förfaranden och kontrollsystem som skall användas för avfallstransporter, beroende på avfallets ursprung och destination och transportväg, det slags avfall som transporteras samt den typ av behandling som avfallet skall genomgå på destinationsorten.

…

3. Denna förordning omfattar inte

a) ilandförande av avfall, inklusive avloppsvatten och restprodukter, som uppkommit i samband med normal drift av fartyg och havsplattformar, förutsatt att sådant avfall omfattas av kraven i den internationella konventionen till förhindrande av föroreningar från fartyg [som undertecknades i London den 2 november 1973, kompletterad genom protokollet av den 17 februari 1978] (Marpol 73/78) eller andra bindande internationella instrument,

b) avfall som uppkommit ombord på fordon, tåg, flygplan och fartyg till dess att sådant avfall lastas av för att återvinnas eller bortskaffas,

…”

16 I artikel 2 i nämnda förordning föreskrivs följande:

”I denna förordning gäller följande definitioner:

…

1) avfall: avfall enligt definitionen i artikel 1.1 a i direktiv [2006/12].

2) farligt avfall: avfall enligt definitionen i artikel 1.4 i rådets direktiv 91/689/EEG av den 12 december 1991 om farligt avfall [(EGT L 377, 1991, s. 20), ändrat genom direktiv 94/31/EG av den 27 juni 1994 (EGT L 168, 1994, s. 28)],

…

8) miljöriktig hantering: hantering som innebär att alla rimliga åtgärder vidtas för att se till att avfall hanteras på ett sätt som innebär skydd för människors hälsa och miljön mot skadliga effekter som sådant avfall kan medföra.

…

34) transport: befordran av avfall som är avsett att återvinnas eller bortskaffas och som planeras eller genomförs
   a) mellan två länder, eller
   b) mellan ett land och de utomeuropeiska länderna och territorierna eller andra områden som står under det landets beskydd, eller
   c) mellan ett land och ett annat landområde som inte utgör del av något land enligt internationell lagstiftning, eller
   d) mellan ett land och Antarktis, eller
   e) från ett land genom något av ovan nämnda områden, eller
   f) inom ett land genom något av de områden som nämns ovan och som inleds och avslutas i samma land, eller
   g) från ett geografiskt område som inte omfattas av något lands jurisdiktion, till ett visst land.

…”

17 I artikel 3.1 i samma förordning, som ingår i avdelning II, med rubriken ”Transporter inom gemenskapen med eller utan transitering genom ett tredjeland”, föreskrivs följande:

”Transporter av följande avfall skall omfattas av förfarandet med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande i enlighet med bestämmelserna i denna avdelning:

a) För bortskaffande:

   Allt avfall.

b) För återvinning:
   i) Avfall som anges i förteckningen i bilaga IV, vilket bland annat inbegriper avfall som anges i förteckningarna i bilagorna II och VIII till Baselkonventionen.
   ii) Avfall som anges i förteckningen i bilaga IVA.
   iii) Avfall som inte omfattas av en enskild avfallskod i bilaga III, IIIB, IV eller IVA.

iv) Blandat avfall som inte omfattas av en enskild avfallskod i bilaga III, IIIB, IV eller IVA, med undantag för det som anges i bilaga IIIA.”

18 I kapitel 1 i avdelning II i förordning nr 1013/2006, som innehåller artiklarna 4–17, beskrivs förfarandet för skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande.

Målet vid den nationella domstolen och giltighets- respektive tolkningsfrågan

19 Flaminia är ett containerfartyg som ägs av Conti och som seglade under tysk flagg under den period som är i fråga i det nationella målet.

20 Den 14 juli 2012 uppstod en brand och explosioner på fartyget under en resa från Charleston (Förenta staterna) till Antwerpen (Belgien). Vid händelsen transporterade fartyget 4 808 containrar, varav 151 ansågs innehålla ”farligt material”. Efter det att man fått kontroll över branden fick Conti den 21 augusti 2012 tillstånd att bogsera fartyget i tyskt vatten. I en skrivelse av den 25 augusti 2012 från Havariekommando (ledningscentral för maritima nödsituationer, Tyskland) förpliktades Conti att upprätta en handlingsplan för vidare åtgärder samt att redogöra för eventuella avtalsparter som anlitades för att genomföra åtgärderna i handlingsplanen.

21 Den 9 september 2012 bogserades fartyget till Wilhelmshaven (Tyskland).

22 Gentemot de tyska myndigheterna åtog sig Conti bland annat att säkerställa en säker transport av fartyget till ett reparationsvarv i Mangalia (Rumänien) och att se till att de ämnen som fanns ombord på fartyget behandlades på lämpligt sätt.

23 Genom skrivelse av den 30 november 2012 underrättade Niedersächsisches Umweltministerium (miljöministeriet i Niedersachsen, Tyskland) Conti om att själva fartyget ”och det släckvatten som fanns ombord, liksom slam och metallskrot, [skulle] klassificeras som avfall” och att transporten av dem följaktligen skulle ske med tillämpning av ett förfarande med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande. Genom skrivelse av den 3 december 2012 invände Conti mot denna bedömning.

24 Genom beslut av den 4 december 2012 ålade Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (arbetsinspektionen i Oldenburg, Tyskland) Conti att genomföra ett sådant förfarande, eftersom det ombord på Flaminia fanns metallskrot och släckvatten blandat med slam och lastrester. Conti förbjöds dessutom att flytta fartyget innan nämnda förfarandet hade slutförts och bolaget hade presenterat en verifierbar plan för slutligt omhändertagande avfattad på tyska.

25 Den 21 december 2012 lossades den intakta lasten och fartygets sjöduglighet vid våghöjder på upp till sex meter fastställdes.

26 Ett förfarande med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande för transport av släckvatten till hamnen i Odense (Danmark) inleddes och avslutades. Utpumpningen av släckvattnet inleddes den 18 februari 2013. När det blivit möjligt att avgöra hur mycket av slammet från släckvattnet som inte kunde pumpas ut, inleddes återstoden av förfarandet med rumänska myndigheter den 26 februari 2013.

27 Tillståndet att lämna hamnen, som hade begärts för den 4 mars 2013, utfärdades den 1 mars 2013. Innan Flaminia tilläts lämna hamnen behövde emellertid 30 containrar med avfall lastas av. Avlastningen drog ut på tiden och avslutades den 7 mars 2013. Efter det att det förfarande med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande som hade inletts med de rumänska myndigheterna hade avslutats, kunde fartyget, med 24 000 ton avfall ombord, påbörja resan den 15 mars 2013.

28 Efter det att Conti väckt talan vid Landgericht München I (Regionala domstolen München I, Tyskland) och yrkat att delstaten Niedersachsen skulle förpliktas att ersätta den skada som i synnerhet anmälningsförfarandena hade orsakat bolaget, begärde nämnda domstol ett förhandsavgörande från EU-domstolen för att få klarhet i huruvida restprodukter till följd av ett fartygs haveri, i form av metallskrot och släckvatten blandat med slam och lastrester, skulle kvalificeras som ”avfall som uppkommit ombord på fordon, tåg, flygplan och fartyg” i den mening som avses i artikel 1.3 b i förordning nr 1013/2006.

29 I sin dom av den 16 maj 2019, Conti 11. Container Schiffahrt (C-689/17, EU:C:2019:420) (nedan kallad domen Conti 11) slog domstolen fast att sådana restprodukter skulle anses utgöra avfall som uppkommit ombord på fartyg, i den mening som avses i denna bestämmelse, vilka inte omfattas av denna förordnings tillämpningsområde till dess att det lastas av för att återvinnas eller bortskaffas.

30 Till följd av denna dom biföll Landgericht München I (Regionala domstolen München I) delvis Contis skadeståndsyrkande.

31 Delstaten Niedersachsen överklagade detta beslut till Oberlandesgericht München (Regionala överdomstolen i München, Tyskland), som är den hänskjutande domstolen. Denna domstol är osäker på huruvida artikel 1.3 b i förordning nr 1013/2006 är giltig mot bakgrund av artikel 1.4 i Baselkonventionen, i den mån farligt avfall som inte har producerats inom ramen för normal drift av ett fartyg, som ännu inte har lossats och som ska transporteras från en medlemsstat till en annan, enligt denna bestämmelse i förordning nr 1013/2006, också är undantaget från förfarandet med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande.

32 Enligt den hänskjutande domstolen undantar artikel 1.4 i Baselkonventionen endast avfall, i den mening som avses i bilaga I till konventionen, som uppkommer inom ramen för ett fartygs ”normala” drift, från konventionens tillämpningsområde. Avfall som uppkommit ombord på ett fartyg till följd av att det havererat på det fria havet kan inte hänföras till fartygets ”normala” drift.

33 Det följer emellertid av domen Conti 11 att artikel 1.3 b i förordning nr 1013/2006 föreskriver ett undantag från förfarandet med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande som är mer omfattande än det som föreskrivs i Baselkonventionen, eftersom avfall som inte härrör från ”normal” drift av ett fartyg, i den mening som avses i artikel 1.4 i denna konvention, som ännu inte har lossats och som ska transporteras från en medlemsstat till en annan, enligt denna bestämmelse inte omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning.

34 Den hänskjutande domstolen har erinrat om att Europeiska unionen är part i denna konvention och att den som sådan är bunden av de skyldigheter som följer av konventionen.

35 Under dessa omständigheter beslutade Oberlandesgericht München (Regionala överdomstolen i München) att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till EU-domstolen:

”1) Är undantaget från anmälningsplikten i artikel 1.3 b i förordning [nr 1013/2006] ogiltigt på grund av att det åsidosätter bestämmelserna i Baselkonventionen, i den mån som undantaget även omfattar sådant farligt avfall som beror på ett haveri ombord på ett fartyg och som enligt domen i målet [Conti 11] ska betraktas som avfall enligt denna undantagsbestämmelse?

2) Om svaret på [den första frågan] är nekande: Ska undantaget i artikel 1.3 b i förordning [nr 1013/2006] mot bakgrund av Baselkonventionen tolkas restriktivt, så att restprodukter i form av metallskrot och släckvatten blandat med slam och lastrester som de som är i fråga i det nationella målet, som beror på ett haveri ombord på ett fartyg, inte ska betraktas som avfall som uppkommit ombord på fartyg enligt denna bestämmelse?”

Prövning av giltighets- respektive tolkningsfrågan

Den första frågan

Huruvida giltighetsfrågan kan tas upp till prövning

36 Utan att direkt göra gällande att den första frågan inte kan tas upp till sakprövning, anser Conti att giltigheten av artikel 1.3 b i förordning nr 1013/2006 mot bakgrund av artikel 1.4 i Baselkonventionen åtminstone i förbigående bekräftades av domstolen i domen i målet Conti 11. I punkt 30 i den domen motiverade domstolen sitt beslut att inte bifalla delstaten Niedersachsens begäran om att den muntliga delen av förfarandet skulle återupptas efter det att generaladvokaten hade föredragit sitt förslag till avgörande i det mål som gav upphov till nämnda dom med att det inte förelåg någon ny omständighet som inträffat efter det att den muntliga delen av förfarandet hade avslutats. Domstolen antydde därmed att den instämde i övervägandena i detta förslag till avgörande avseende giltigheten av artikel 1.3 b i förordning nr 1013/2006 mot bakgrund av artikel 1.4 i Baselkonventionen.

37 Det ska i detta hänseende erinras om att det, enligt domstolens fasta praxis, inom ramen för det förfarande för samarbete mellan nationella domstolar och EU-domstolen som införts genom artikel 267 FEUF, uteslutande ankommer på den nationella domstolen, vid vilken målet anhängiggjorts och vilken har ansvaret för det rättsliga avgörandet, att mot bakgrund av de särskilda omständigheterna i målet bedöma såväl om ett förhandsavgörande är nödvändigt för att döma i saken som relevansen av de frågor som ställs till EU-domstolen. Av detta följer att en fråga om tolkningen eller giltigheten av unionsrätten presumeras vara relevant. En begäran om förhandsavgörande från en nationell domstol kan bara avvisas då det är uppenbart att den begärda tolkningen eller giltighetsprövningen av en unionsbestämmelse inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller saken i det nationella målet eller då frågeställningen är hypotetisk eller EU-domstolen inte har tillgång till sådana uppgifter om de faktiska eller rättsliga omständigheterna som är nödvändiga för att kunna ge ett användbart svar på de frågor som ställts till den (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 oktober 2024, Confédération paysanne (Meloner och tomater från Västsahara), C-399/22, EU:C:2024:839, punkterna 60 och 61 samt där angiven rättspraxis).

38 I förevarande fall har den hänskjutande domstolen motiverat behovet av ett svar på den första frågan med att det i domen Conti 11 inte fastställdes huruvida artikel 1.3 b i förordning nr 1013/2006 är giltig mot bakgrund av artikel 1.4 i Baselkonventionen. Ett svar från domstolen på denna fråga är emellertid avgörande för utgången i det nationella målet. I den mån Conti i det nationella målet har yrkat ersättning för den skada som bolaget har lidit till följd av att delstaten Niedersachsen ålade det att tillämpa förfarandet med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande, är frågan om giltigheten av artikel 1.3 b i förordning nr 1013/2006, som Conti har gjort gällande ska tillämpas på den avfallstransport som är i fråga i det nationella målet, nämligen avgörande för fastställandet av huruvida detta yrkande är välgrundat.

39 Under dessa omständigheter råder det inget tvivel om att den ställda frågan är relevant för utgången i det nationella målet och att sakprövningsförutsättningarna, vilka det erinras om i punkt 37 ovan, är uppfyllda.

40 Det ska för övrigt påpekas att domen i målet Conti 11, i motsats till vad Conti har gjort gällande, inte kan förstås så, att domstolen där underförstått bekräftade giltigheten av artikel 1.3 b i förordning nr 1013/2006 mot bakgrund av artikel 1.4 i Baselkonventionen. I punkt 30 i den domen angav domstolen nämligen uttryckligen att denna fråga om giltigheten inte hade ställts av den hänskjutande domstolen, varför det inte ankom på EU-domstolen att besvara den.

41 Härav följer att den första frågan kan tas upp till prövning.

Prövning i sak

42 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att EU-domstolen, mot bakgrund av artikel 1.4 i Baselkonventionen, ska pröva giltigheten av artikel 1.3 b i förordning nr 1013/2006, såsom domstolen tolkade den i domen Conti 11, enligt vilken det undantag från förordningens tillämpningsområde som föreskrivs i denna bestämmelse omfattar avfall som uppkommit ombord på ett fartyg till följd av ett haveri på det fria havet till dess att det lastas av för att återvinnas eller bortskaffas.

43 För att ge den hänskjutande domstolen ett användbart svar ska det först prövas huruvida detta undantag från tillämpningsområdet för förordning nr 1013/2006 är tillämpligt när avfall som uppkommit ombord på detta fartyg till följd av ett sådant haveri har lämnats kvar på fartyget för att, tillsammans med fartyget, transporteras för att återvinnas eller bortskaffas, efter det att en del av avfallet har lastats av för att återvinnas eller bortskaffas.

44 Enligt artikel 216.2 FEUF utgör bestämmelserna i internationella avtal som ingås av unionen en integrerad del av unionens rättsordning, vilket innebär att unionens institutioner är bundna av sådana avtal. Domstolen är följaktligen behörig att tolka bestämmelserna i dessa avtal, vilka har företräde framför unionens sekundärrätt, vilken i den mån det är möjligt ska tolkas i överensstämmelse med avtalen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 27 februari 2024, EUIPO/The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, punkt 70 och där angiven rättspraxis).

45 I förevarande fall blev Europeiska ekonomiska gemenskapen genom beslut 93/98 part i Baselkonventionen, vilket innebär att denna konvention utgör en integrerad del av unionens rättsordning sedan år 1994 (se, för ett liknande resonemang, dom av den 28 maj 2020, Interseroh, C-654/18, EU:C:2020:398, punkt 44 och där angiven rättspraxis).

46 Såsom anges i skäl 3 i förordning nr 1013/2006 har unionslagstiftaren, genom att anta förordning nr 259/93, vilken har upphävts och ersatts av förordning nr 1013/2006, fastställt regler för att begränsa och kontrollera avfallstransporter, bland annat i syfte att anpassa gemenskapens gällande system för övervakning och kontroll av avfallstransporter till kraven i Baselkonventionen. Det framgår dessutom av skäl 8 i förordning nr 1013/2006 att unionslagstiftaren även strävade efter att unionsrätten skulle vara förenlig med konventionen när denna förordning antogs.

47 Det är därför nödvändigt att fastställa räckvidden av de relevanta bestämmelserna i Baselkonventionen. Såsom föreskrivs i artikel 31.1 i Wienkonventionen om traktaträtten ska dessa bestämmelser tolkas ärligt i överensstämmelse med den gängse meningen av Baselkonventionens termer sedda i sitt sammanhang och mot bakgrunden av denna konventions ändamål och syfte.

48 Artikel 1 i nämnda konvention, med rubriken ”Konventionens omfattning”, innehåller en punkt 1 som förklarar vad som avses med ”farligt avfall” i konventionen.

49 I fråga om sådant avfall föreskrivs i artikel 4.2 i Baselkonventionen för det första att parterna i konventionen ska vidta lämpliga åtgärder för att tillse att produktionen av farligt avfall nedbringas till ett minimum med hänsyn till samhälleliga, teknologiska och ekonomiska aspekter, samt främja en miljöriktig hantering av sådant avfall oavsett platsen för det slutliga omhändertagandet (se särskilt leden a och b). För det andra ska dessa parter enligt denna bestämmelse vidta lämpliga åtgärder för att begränsa gränsöverskridande transporter av farligt avfall, utom om de anses uppfylla principerna om en effektiv och miljöriktig hantering och utförs på ett sådant sätt att mänsklig hälsa och miljön skyddas mot de skadliga verkningar som kan bli en följd av sådana transporter (se särskilt led d). För det tredje ska parterna enligt samma bestämmelse kräva att information om en föreslagen gränsöverskridande transport av farligt avfall lämnas till berörda stater så att de kan bedöma transportens verkningar på människors hälsa och miljön och samarbeta för att sprida information om sådana transporter, i avsikt att förbättra den miljövänliga hanteringen av sådant avfall och förhindra illegal trafik (se särskilt leden f och h).

50 I artikel 6 i konventionen beskrivs särskilt det förfarande för skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande som är tillämpligt på alla avfallstransporter som omfattas av konventionens tillämpningsområde.

51 I artikel 1.4 i Baselkonventionen föreskrivs emellertid att avfall som härrör från ”normal drift” av ett fartyg och vars utsläpp täcks av ett annat internationellt instrument inte omfattas av denna konventions tillämpningsområde och följaktligen är undantaget från det förfarande med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande som föreskrivs i artikel 6 i denna konvention.

52 Det ska noteras att enligt första stycket i ingressen till konventionen kan farligt avfall och annat avfall samt gränsöverskridande transporter av sådant avfall orsaka skada på människors hälsa och miljön. Enligt fjärde stycket i ingressen bör staterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att hanteringen av farligt avfall och annat avfall, inklusive gränsöverskridande transporter och slutligt omhändertagande av detsamma, sker på ett sätt som är förenligt med skyddet av människors hälsa och miljön oavsett var omhändertagandet sker. I tionde stycket i ingressen

anges dessutom att skärpt kontroll av gränsöverskridande transporter av farligt avfall och annat avfall kommer att verka som ett incitament till en miljövänlig hantering och till en reducering av volymen av sådana gränsöverskridande transporter.

53 Eftersom artikel 1.4 i Baselkonventionen utgör ett undantag från tillämpningen av förfarandet med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande på transporter av farligt avfall eller annat avfall, såsom det föreskrivs i denna konvention, kan denna bestämmelse inte tolkas på ett sätt som äventyrar uppnåendet av de mål som eftersträvas med nämnda konvention, nämligen att skydda människors hälsa och miljön.

54 I punkt 53 i domen i målet Conti 11, till vilken den hänskjutande domstolen har hänvisat, slog domstolen fast att enligt artikel 1.3 b i förordning nr 1013/2006 omfattas avfall som uppkommit ombord på ett fartyg till följd av ett haveri på fartyget inte av förordningens tillämpningsområde ”till dess att [avfallet] har lastats av för att återvinnas eller bortskaffas”.

55 Det ska till att börja med understrykas att domstolen, i punkt 48 i den domen, bland annat förklarade skälet till att det undantag som föreskrivs i denna bestämmelse är motiverat när det gäller avfall som uppkommit ombord på ett fartyg till följd av ett haveri som inträffat på det fria havet, det vill säga den plötsliga och oförutsägbara uppkomsten av denna typ av avfall, vilket gör det i praktiken omöjligt eller orimligt svårt för den person som bär ansvaret för det berörda fartyget att i god tid ta del av information som är nödvändig för en korrekt tillämpning av bestämmelserna i denna förordning om förfarandet för skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande, vilka syftar till att säkerställa en effektiv tillsyn och kontroll av transporten av sådant avfall i den mening som avses i den förordningen.

56 Vidare preciserade domstolen i punkt 42 i domen i målet Conti 11 att eftersom undantaget i artikel 1.3 b i samma förordning endast är tillämpligt ”till dess att sådant avfall lastas av för att återvinnas eller bortskaffas”, är denna bestämmelse endast tillämplig så länge som det berörda avfallet inte har lämnat fartyget för att transporteras för att återvinnas eller bortskaffas.

57 När, såsom i det nationella målet, en del av det avfall som uppkommit till följd av ett haveri på det fria havet har lastats av i en säker hamn, i förekommande fall för att bli föremål för en transport som omfattas av ett förfarande med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande, uppkommer emellertid frågan huruvida undantaget i artikel 1.3 b i förordning nr 1013/2006 fortsätter att gälla för den efterföljande transporten av den del av avfallet som inte har lastats av från fartyget.

58 I detta avseende ska det erinras om att det vid tolkningen av en unionsbestämmelse inte bara är lydelsen som ska beaktas, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i (dom av den 4 oktober 2024, Lindenapotheke, C-21/23, EU:C:2024:846, punkt 52 och där angiven rättspraxis).

59 Vad gäller det sammanhang i vilket artikel 1.3 b i förordning nr 1013/2006 ingår, ska det påpekas att det i artikel 1.1 i denna förordning anges vilka förfaranden och kontrollsystem som ska användas för avfallstransporter. Av detta följer att nämnda förordning innehåller ett system enligt vilket förfarandet med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande, i enlighet med bestämmelserna i kapitel 1 i avdelning II i förordningen, i princip ska tillämpas på alla avfallstransporter som omfattas av förordningens tillämpningsområde.

60 Till att börja med hänvisar begreppet avfall, i den mening som avses i artikel 2 led 1 i samma förordning, vilket omfattar det mer specifika begreppet ”farligt avfall”, såsom det definieras i artikel 2 led 2 i förordning nr 1013/2006, till artikel 1.1 a i direktiv 2006/12, vars lydelse återges i artikel 3 led 1 i direktiv 2008/98. I artikel 1.1 a i direktiv 2006/12, jämförd med bilaga I till detta direktiv, ges en synnerligen vid definition av begreppet avfall, det vill säga varje föremål, ämne eller substans som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med och som ingår i någon av de kategorier som anges i denna bilaga. I artikel 2 led 34 i denna förordning definieras vidare begreppet transport som ”befordran av avfall som är avsett att återvinnas eller bortskaffas och som planeras eller genomförs”. Dessa definitioner vittnar således om unionslagstiftarens avsikt att ge det förfarande för skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande som föreskrivs i förordning nr 1013/2006 ett mycket omfattande tillämpningsområde.

61 Artikel 1.3 b i förordningen utgör således ett undantag från principen om största möjliga tillämpning av detta förfarande och ska följaktligen tolkas restriktivt.

62 Vad gäller de mål som eftersträvas med förordning nr 1013/2006 ska det erinras om att det i skäl 1 i denna förordning anges att förordningens huvudsyfte är att skydda miljön. Detta mål framgår även av fjärde stycket i ingressen till Baselkonventionen, där det anges att konventionsstaterna bör vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att hanteringen av farligt avfall och annat avfall, inklusive gränsöverskridande transporter och slutligt omhändertagande av detsamma, sker på ett sätt som är förenligt med skyddet av människors hälsa och miljön oavsett var omhändertagandet sker.

63 I detta syfte betonas i skäl 7 i förordningen vikten av att organisera och reglera övervakningen och kontrollen av avfallstransporter på ett sätt som tar hänsyn till behovet av att bevara, skydda och förbättra miljökvaliteten och människors hälsa. I skäl 8 i nämnda förordning, där det erinras om kravet i artikel 4.2 d i Baselkonventionen, framhålls på samma sätt vikten av att begränsa transporter av farligt avfall till det minimum som står i överensstämmelse med en miljövänlig och effektiv hantering av sådant avfall.

64 I skäl 14 i samma förordning preciseras dessutom att syftet med kravet på skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande vid avfallstransporter är att garantera bästa möjliga övervakning och kontroll av avfall som inte anges i bilaga III, IIIA eller IIIB till förordning nr 1013/2006 och som är avsett för återvinningsförfaranden. Såsom i sak framgår av skäl 36 i denna förordning förutsätter en effektiv kontroll av transporter av farligt avfall ett effektivt internationellt samarbete och informationsutbyte, vilket även framgår av elfte stycket i ingressen till Baselkonventionen och av artikel 10.1 i denna.

65 I en situation i vilken en del av det avfall som uppkommit till följd av ett haveri på det fria havet har lastats av i en säker hamn för att återvinnas eller bortskaffas, kan dessa mål emellertid bara uppnås om övrigt avfall som beror på detta haveri och som lämnats kvar på fartyget, för att tillsammans med fartyget transporteras till en annan hamn för att bortskaffas eller återvinnas, inte längre anses omfattas av det undantag som följer av tillämpningen av artikel 1.3 b i förordning nr 1013/2006 med avseende på den sistnämnda transporten.

66 För det första införs genom denna förordning, för att fullgöra unionens skyldigheter enligt Baselkonventionen, förfarandet med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande såsom en central del av övervakningen och kontrollen av avfallstransporter. Detta förfarande gör det möjligt att samla in uppgifter om själva förekomsten

av avfallet och om dess farlighet, såsom framgår av artikel 4 i nämnda förordning, enligt vilken anmälaren är skyldig att lämna uppgifter om bland annat avfallets kvantitet, typ, sammansättning och destination. Såsom framgår av skäl 14 i samma förordning medför nämnda förfarande dessutom att de behöriga myndigheterna blir vederbörligen informerade så att de kan vidta alla åtgärder som behövs för att skydda människors hälsa och miljön. Dessa myndigheter får härigenom även möjlighet att göra motiverade invändningar mot sådana transporter. Om det undantag som följer av tillämpningen av artikel 1.3 b i förordning nr 1013/2006 fortsatte att vara tillämpligt på avfall som finns kvar på det berörda fartyget, i en situation i vilken den som är ansvarig för fartyget rimligen kan få kännedom om den information som är nödvändig för en korrekt tillämpning av det förfarande med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande som föreskrivs i denna förordning, skulle det inte bara skapa en lucka i den övervakning och kontroll som föreskrivs i förordningen, utan även riskera att frånta detta förfarande all ändamålsenlig verkan.

67 Med hänsyn till avfallsproducenternas särskilda ansvar, såsom det erinras om i skäl 18 i förordning nr 1013/2006, kan det, när fartyget har anlöpt en säker hamn för att lasta av en del av avfallet där, rimligen anses att den som är ansvarig för fartyget förfogar över den information som krävs för att bestämmelserna i denna förordning ska kunna tillämpas på ett korrekt sätt.

68 Målet att garantera en korrekt hantering av avfall och att begränsa transporter av avfall till det minimum som står i överensstämmelse med en miljövänlig och effektiv hantering av sådant avfall, vilket anges i skäl 8 i förordningen, där det uttryckligen hänvisas till artikel 4.2 d i Baselkonventionen, skulle för övrigt äventyras om den ansvarige för det berörda fartyget, ombord på vilket avfall har uppkommit till följd av ett haveri på det fria havet, efter det att en del av avfallet har lastats av i en säker hamn, förfogade över ett utrymme för skönsmässig bedömning vad gäller inledandet av förfarandet med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande med avseende på den efterföljande transporten av det avfall som finns kvar på fartyget. I synnerhet ska förordning nr 1013/2006 tolkas på ett sätt som säkerställer att den ansvarige inte kan ta hänsyn till andra överväganden än de som rör skyddet för miljön och människors hälsa genom att genomföra onödiga transporter av avfall, vilket är oförenligt med målet att begränsa transporter av avfall till det minimum som står i överensstämmelse med en miljövänlig och effektiv hantering av avfallet.

69 I artiklarna 4–17 i förordning nr 1013/2006 definieras vidare exakt på vilka villkor förfarandet med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande ska inledas och avslutas. Sådana bestämmelser bidrar till att säkerställa rättssäkerheten för aktörerna genom att göra det möjligt för producenter och transportörer av avfall som är föremål för en transport att få kännedom om omfattningen av sina skyldigheter. Nämnda bestämmelser gör det även möjligt för de behöriga nationella myndigheterna att utöva sina tillsyns- och kontrollbefogenheter. En tolkning av artikel 1.3 b i förordningen som innebär att, när en del av det avfall som uppkommit till följd av ett haveri på det fria havet lastats av i en säker hamn för att återvinnas eller bortskaffas, ska det undantag som följer av tillämpningen av denna bestämmelse upphöra att gälla för den efterföljande transporten av det avfall som finns kvar på fartyget, undanröjer all osäkerhet om huruvida det är nödvändigt att inleda nämnda förfarande med avseende på den transporten.

70 Tillämpningen av förfarandet med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande på transporten av det avfall som finns kvar på det berörda fartyget bidrar slutligen till att uppnå målet att göra avfallsproducenterna ansvariga för en miljöriktig hantering av avfallet, såsom det erinras om i skäl 18 i förordning nr 1013/2006. Den ansvarige för fartyget som har lastat av en del

av avfallet ska nämligen välja att transportera det avfall som finns kvar på fartyget på det sätt som bäst uppfyller de krav på skydd för miljön och människors hälsa som föreskrivs i denna förordning.

71 Den tolkning som domstolen redogör för i punkterna 65–70 i förevarande dom gör sig i än högre grad gällande när avfall, till följd av en brand, har smält samman med fartyget, vilket gör det särskilt svårt eller till och med omöjligt att göra en strikt uppdelning av avfallet. I en sådan situation kräver tillämpningen av förfarandet med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande på själva fartyget att den som är ansvarig för fartyget väljer en transport som möjliggör en säker och miljöriktig fartygsupphuggning, såsom anges i skäl 35 i förordningen.

72 Under dessa omständigheter finner domstolen att avfall som uppkommit ombord på ett fartyg till följd av att det havererat på det fria havet och som, efter det att en del av avfallet har lastats av i en säker hamn för att återvinnas eller bortskaffas, finns kvar på fartyget för att, tillsammans med detta fartyg, transporteras för att återvinnas eller bortskaffas, inte kan undantas från tillämpningsområdet för förordning nr 1013/2006 med stöd av artikel 1.3 b i denna förordning.

73 En sådan tolkning av denna bestämmelse, enligt vilken det däri föreskrivna undantaget endast är tillämpligt till dess att allt eller en del av det avfall som uppkommit ombord på ett fartyg till följd av ett haveri på det fria havet lastas av i en säker hamn, är förenlig med artikel 1.4 i Baselkonventionen eftersom den inte äventyrar det mål att skydda människors hälsa och miljön som eftersträvas med denna konvention.

74 För det andra är det, mot bakgrund av att artikel 1.3 b i förordning nr 1013/2006 kan tolkas på ett sätt som är förenligt med Baselkonventionen, varken nödvändigt att pröva huruvida konventionens beskaffenhet och systematik utgör hinder för att domstolen prövar en unionsrättsakts giltighet mot bakgrund av nämnda konvention eller huruvida de bestämmelser i denna konvention som åberopats till stöd för denna prövning till sitt innehåll framstår som ovillkorliga och tillräckligt precisa (dom av den 21 december 2011, Air Transport Association of America m.fl., C-366/10, EU:C:2011:864, punkterna 53 och 54 samt där angiven rättspraxis, och dom av den 4 oktober 2024, Litauen m.fl./parlamentet och rådet (Mobilitetspaketet), C-541/20–C-555/20, EU:C:2024:818, punkt 1036).

75 I förevarande fall framgår det av beslutet om hänskjutande att en del av det avfall som uppkommit ombord på Flaminia till följd av att fartyget havererade på det fria havet, vilket parterna är ense om utgör farligt avfall i den mening som avses i artikel 2.2 i förordning nr 1013/2006, lastades av efter det att fartyget lade till i Wilhelmshavens hamn. Den hänskjutande domstolen har angett att denna del av avfallet utgjordes av det vatten som hade använts för att släcka branden på fartyget och som hade kunnat pumpas för att transporteras till hamnen i Odense för att återvinnas eller bortskaffas, samt en del av slammet.

76 Det framgår även av beslutet om hänskjutande att övrigt avfall som orsakats av branden och som varken hade kunnat pumpas eller lastas av, vilket bland annat inkluderade rester i form av metallskrot, slam och lastrester, fanns kvar ombord på Flaminia för att, tillsammans med detta fartyg, transporteras till hamnen i Mangalia för att återvinnas eller bortskaffas.

77 Av detta följer att det avfall som transporterades från hamnen i Wilhelmshaven till hamnen i Mangalia omfattades av tillämpningsområdet för förordning nr 1013/2006, vilket innebär att det förfarande med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande som föreskrivs i denna förordning skulle tillämpas på denna transport.

78 I motsats till de omständigheter som tas upp i punkt 48 i domen Conti 11 kan det således presumeras att den ansvarige för Flaminia, efter det att en del av den totala mängden avfall som uppkommit på fartyget hade lastats av, rimligen kunde förfoga över uppgifter om mängden och arten av det avfall som fanns kvar på fartyget, för att organisera en miljövänlig hantering av avfallet och säkerställa att transporterna av avfallet begränsades till ett minimum som var förenligt med en sådan hantering.

79 Mot bakgrund av vad som anförs ovan ska den första frågan besvaras enligt följande. Artikel 1.3 b i förordning nr 1013/2006 ska tolkas så, att det undantag från förordningens tillämpningsområde som föreskrivs i denna bestämmelse, vilket omfattar avfall som uppkommit ombord på ett fartyg till följd av att det havererat på det fria havet till dess att avfallet lastas av för att återvinnas eller bortskaffas, inte längre ska tillämpas på avfall som lämnats kvar ombord på detta fartyg för att, tillsammans med fartyget, transporteras för att återvinnas eller bortskaffas, efter det att en del av avfallet har lastats av i en säker hamn för att återvinnas eller bortskaffas, eftersom denna tolkning är förenlig med artikel 1.4 i Baselkonventionen.

Den andra frågan

80 Svaren på den andra frågan följer av svaret på den första frågan.

Rättegångskostnader

81 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (stora avdelningen) följande:

Artikel 1.3 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall ska tolkas så, att det undantag från förordningens tillämpningsområde som föreskrivs i denna bestämmelse, vilket omfattar avfall som uppkommit ombord på ett fartyg till följd av att det havererat på det fria havet till dess att avfallet lastas av för att återvinnas eller bortskaffas, inte längre ska tillämpas på avfall som lämnats kvar ombord på detta fartyg för att, tillsammans med fartyget, transporteras för att återvinnas eller bortskaffas, efter det att en del av avfallet har lastats av i en säker hamn för att återvinnas eller bortskaffas, eftersom denna tolkning är förenlig med artikel 1.4 i konventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och om slutligt omhändertagande av farligt avfall, som undertecknades i Basel den 22 mars 1989 och godkändes på Europeiska ekonomiska gemenskapens vägnar genom rådets beslut 93/98/EEG av den 1 februari 1993.

Underskrifter