Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
prednesené 24. januára 2019 [1]

Vec C-689/17

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

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Landgericht München I (Krajinský súd Mníchov I, Nemecko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Životné prostredie – Bazilejský dohovor – Nariadenie (ES) č. 1013/2006 – Preprava odpadu – Zvyšky vzniknuté pri havárii na šírom mori – Článok 1 ods. 3 písm. b) – Vylúčenie z pôsobnosti – Odpad vytvorený na palubách lodí“

1. Hoci Súdny dvor ešte nemal príležitosť vyložiť článok 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 zo 14. júna 2006 o preprave odpadu [2], prejednávaná vec, ako aj vec ReFood (C-634/17) [3] mu poskytujú príležitosť v značnej miere spresniť pôsobnosť tohto predpisu.

2. V prejednávanom prípade Landgericht München I (Krajinský súd Mníchov I, Nemecko) v súvislosti s haváriou na šírom mori [4] žiada Súdny dvor, aby určil, či zvyšky vzniknuté pri tejto havárii v podobe kovového šrotu a vody použitej na hasenie a kontaminovanej kalmi a zvyškami nákladu na palube lode spadajú pod článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006, podľa ktorého je z pôsobnosti tohto nariadenia vylúčený „odpad vytvorený na palubách vozidiel, vlakov, lietadiel a lodí, kým sa tento odpad nevyloží na účel jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia“.

3. Otázka výkladu článku 1 nariadenia č. 1013/2006 je nielen nová, ale aj citlivá. Je totiž nesporné, že nakladanie s odpadom a jeho preprava sú v súčasnosti veľmi citlivými otázkami najmä vzhľadom na problémy spojené s ochranou životného prostredia v súvislosti s odpadom.

4. Ťažkosti, ktoré vyvoláva prejednávaný návrh na začatie prejudiciálneho konania, prehlbuje skutočnosť, že k havárii došlo na šírom mori, ktorého ochrana má kľúčový význam pre ochranu životného prostredia a najmä pre ochranu a zachovanie morských živočíchov a rastlín.

5. V týchto návrhoch v prvom rade uvediem, že vzhľadom na znenie článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006, systematiku a cieľ tohto nariadenia zvyšky, o aké ide vo veci samej, predstavujú „odpad vytvorený na palubách… lodí“ v zmysle tohto ustanovenia, v prípade ktorého je teda uplatnenie uvedeného nariadenia vylúčené.

1 Jazyk prednesu: francúzština.

2 Ú. v. EÚ L 190, 2006, s. 1.

3 Pozri návrhy, ktoré prednesiem v ten istý deň.

4 V zmysle článku 86 Dohovoru Organizácie Spojených národov o morskom práve, podpísaného v Montego Bay 10. decembra 1982, ktorý nadobudol platnosť 16. novembra 1994 a bol schválený v mene Spoločenstva rozhodnutím Rady 98/392/ES z 23. marca 1998 (Ú. v. ES L 179, 1998, s. 1; Mim. vyd. 04/003, s. 260; ďalej len „dohovor z Montego Bay“). Podľa tohto článku sa pod šírym morom rozumejú všetky časti mora okrem pobrežného mora, výlučnej ekonomickej zóny, vnútorných a súostrovných vôd.

6. Keďže na pojednávaní bol Súdny dvor vyzvaný, aby rozhodol o uplatniteľnosti článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 v prípade, ak sa loď a odpad doplavili do prístavu v niektorom členskom štáte Európskej únie, subsidiárne navrhnem, aby Súdny dvor neodpovedal na takú otázku, ktorú mu vnútroštátny súd nepoložil, alebo aby na ňu odpovedal záporne s cieľom dodržať veľmi jasné znenie tohto ustanovenia.

I. Právny rámec

A. Medzinárodné právo

7. Článok 1 Dohovoru o riadení pohybu nebezpečných odpadov cez hranice štátov a ich zneškodňovaní, podpísaného v Bazileji 22. marca 1989 a schváleného v mene Spoločenstva rozhodnutím Rady 93/98/EHS z 1. februára 1993 [5], vymedzuje pôsobnosť tohto dohovoru. Na tento účel v odsekoch 1 a 4 stanovuje:

„1. ‚Nebezpečnými odpadmi' budú pre účely toh[t]o dohovoru označené nasledujúce odpady, ktoré sú predmetom pohybu cez štátne hranice:

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

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

…

4. Odpady pochádzajúce z bežnej prevádzky lode, s ktorými nakladanie spadá pod iný medzinárodný písomný dokument, sú mimo pôsobnosti toh[t]o dohovoru."

8. Článok 2 bod 3 uvedeného dohovoru znie:

„Na účely tohto dohovoru:

…

3. pohyb cez štátne hranice je každý pohyb nebezpečných odpadov alebo iných odpadov z územia pod národnou jurisdikciou jedného štátu na územie pod národnou jurisdikciou iného štátu alebo na územie, prípadne cez územie, ktoré nie je pod národnou jurisdikciou žiadneho štátu, a to s podmienkou, že sa na tomto pohybe zúčastňujú aspoň dva štáty."

9. Článok 4 ods. 1 a článok 4 ods. 2 písm. d) Bazilejského dohovoru stanovujú:

„1. a) Zmluvné strany pri výkone svojho práva zakázať dovoz nebezpečných odpadov alebo iných odpadov s cieľom zneškodniť ich sú povinné podľa článku 13 tohto dohovoru informovať ostatné zmluvné strany o svojom rozhodnutí.;

b) Zmluvné strany, ak boli informované podľa písmena a) tohto odseku, zakážu alebo nepovolia vývoz nebezpečných odpadov alebo iných odpadov na územie zmluvných strán, ktoré zakázali dovoz týchto odpadov.;

5 Ú. v. ES L 39, 1993, s. 1; Mim. vyd. 11/018, s. 301 (ďalej len „Bazilejský dohovor").

c) Zmluvné strany zakážu alebo nepovolia vývoz nebezpečných odpadov alebo iných odpadov, ak štát dovozu nedá písomný súhlas na daný dovoz, a to aj v prípade, ak štát dovozu dovoz takýchto odpadov nezakázal.

2. Každá zmluvná strana vykoná vhodné opatrenia, aby

…

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“.

B. Právo Únie

10. Odôvodnenia 1, 3, 7 až 9, 14 a 31 nariadenia č. 1013/2006 spresňujú:

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

…

(3) … Prijatím nariadenia (EHS) č. 259/93[6] vytvorila Rada 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.

(9) Okrem toho je dôležité mať na zreteli právo každej zmluvnej strany Bazilejského dohovoru zakázať podľa jeho článku 4 ods. 1 dovoz nebezpečného odpadu alebo odpadu uvedeného v prílohe II k tomuto dohovoru.

…

(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.

6 Nariadenie Rady 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; Mim. vyd. 15/002, s. 176).

…

(31) Toto nariadenie by sa malo uplatňovať v súlade s medzinárodným námorným právom.“

11. V zmysle článku 1 ods. 1 a článku 1 ods. 3 písm. a) a b) tohto nariadenia:

„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 z roku 1973, zmenenému príslušným protokolom z roku 1978, (Marpol 73/78)[7] 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.“

12. Článok 2 v bodoch 1 a 2 tohto nariadenia vymedzuje „odpad“ a „nebezpečný odpad“ na účely tohto nariadenia takto:

„1. ‚odpad‘ je odpad, ako je definovaný v článku 1 ods. 1 písm. a) smernice 2006/12/ES[8];

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[9]“.

13. V zmysle článku 2 bodu 33 uvedeného nariadenia „doprava“ je „doprava odpadu po ceste, železnici, letecky, po mori alebo po vnútrozemských vodných cestách“.

14. Článok 2 bod 34 nariadenia č. 1013/2006 vymedzuje pojem „preprava“ na účely tohto nariadenia ako dopravu odpadu určeného na zhodnotenie alebo zneškodnenie, ktorá sa plánuje alebo uskutočňuje okrem iného medzi krajinou a inou krajinou alebo zo zemepisnej oblasti, ktorá nie je pod jurisdikciou žiadnej krajiny, a smeruje do krajiny.

7 Podpísaného v Londýne 2. novembra 1973 a doplneného protokolom zo 17. februára 1978 (ďalej len „dohovor Marpol“).

8 Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 5. apríla 2006 o odpadoch (Ú. v. EÚ L 114, 2006, s. 9). V tomto článku je „odpad“ vymedzený ako „akákoľvek látka alebo predmet v kategórii ustanovenej v prílohe I, ktorej sa jej držiteľ zbavuje, chce sa zbaviť alebo je povinný sa zbaviť“.

9 Ú. v. ES L 377, 1991, s. 20; Mim. vyd. 15/002, s. 78. Zoznam nebezpečných odpadov sa nachádza v rozhodnutí Komisie 2000/532/ES z 3. mája 2000 nahradzujúcom rozhodnutie 94/3/ES, ktorým sa vydáva zoznam odpadov podľa článku 1 písm. a) smernice Rady 75/442/EHS o odpadoch a rozhodnutie Rady 94/904/ES, ktorým sa vydáva zoznam nebezpečných odpadov podľa článku 1 ods. 4 smernice Rady 91/689/EHS o nebezpečných odpadoch (Ú. v. ES L 226, 2000, s. 3; Mim. vyd. 15/005, s. 151).

15. Podľa článku 3 ods. 1 tohto nariadenia preprava, ktorej predmetom sú odpady určené na činnosti zneškodňovania odpadu a odpady určené na činnosti zhodnocovania odpadu, pričom v prípade týchto posledných uvedených odpadov to platí okrem iného vtedy, keď ide o odpady uvedené na oranžovom zozname [10], podlieha postupu predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu, ktoré upravuje toto nariadenie. Na základe článku 3 ods. 2 nariadenia č. 1013/2006 sa uplatnia všeobecné požiadavky na informácie uvedené v článku 18 tohto nariadenia, ak sa preprava týka množstva väčšieho ako 20 kg zmesí určitých odpadov alebo určitých kontaminovaných odpadov.

II. Skutkové okolnosti sporu vo veci samej a prejudiciálna otázka

16. Loď MSC Flaminia je kontajnerová loď, ktorá sa v relevantnom období plavila pod nemeckou vlajkou a patrila spoločnosti Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia“ [11], ktorá je žalobkyňou vo veci samej.

17. Počas plavby tejto kontajnerovej lode, na palube ktorej bolo 4808 kontajnerov, z toho 151 takzvaných kontajnerov pre „nebezpečný náklad“, z Charlestonu (USA) do Antverp (Belgicko) vznikol 14. júla 2012 požiar spojený s explóziami.

18. Dňa 21. augusta 2012 dostala Conti povolenie odviecť kontajnerovú loď do nemeckých vôd. Podľa listu Havariekommando (havarijné riadiace stredisko, Nemecko) z 25. augusta 2012 bola spoločnosti Conti uložená povinnosť vypracovať plán ďalšieho postupu a určiť prípadných zmluvných partnerov na účely príslušných opatrení.

19. Dňa 8. septembra 2012 loď dorazila do svojho miesta čakania, ktoré jej stanovilo havarijné riadiace stredisko, v hlbinnom kotvisku západne od ostrova Helgoland (Nemecko) a 9. septembra 2012 bola loď odvlečená do Wilhelmshavenu (Nemecko). Po rokovaní s nemeckými orgánmi sa Conti okrem iného zaviazala, že zabezpečí bezpečný transfer lode MSC Flaminia do opravárenskej lodenice v Mangalii (Rumunsko) a zaručí riadne zaobchádzanie s materiálom nachádzajúcim sa na palube lode.

20. Niedersächsisches Umweltministerium (Ministerstvo životného prostredia Spolkovej krajiny Dolné Sasko, Nemecko) listom z 30. novembra 2012 oznámilo spoločnosti Conti, že samotná loď, „resp. voda použitá na hasenie nachádzajúca sa na palube, ako aj kaly a oceľový šrot sa majú kvalifikovať ako odpad“, a preto bol potrebný postup oznamovania. Conti listom z 3. decembra 2012 namietala proti tomuto posúdeniu.

21. Rozhodnutím zo 4. decembra 2012 Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (Inšpektorát práce Oldenburg, Nemecko) uložil spoločnosti Conti povinnosť vykonať postup oznamovania vo veci kovového šrotu nachádzajúceho sa na palube a vody použitej na hasenie kontaminovanej kalmi a zvyškami nákladu. Spoločnosti Conti bol navyše uložený zákaz premiestniť loď z miesta, na ktorom sa nachádzala, pred ukončením postupu oznamovania a predložením preskúmateľného plánu na zneškodnenie odpadu v nemeckom jazyku.

22. Po ukončení postupu oznamovania na účely prepravenia vody použitej na hasenie do Dánska sa 18. februára 2013 začalo s odčerpávaním vody použitej na hasenie. Keď sa dalo odhadom určiť, koľko vody použitej na hasenie nebolo možné odčerpať, bol 26. februára 2013 začatý ďalší postup oznamovania voči Rumunsku.

10 Tento zoznam vychádza z pravidiel Organizácie pre hospodársku spoluprácu a rozvoj (OECD) a z Bazilejského dohovoru. Zatriedenie odpadu do dvoch zoznamov – zeleného a oranžového – závisí od nebezpečnosti odpadu a od postupov vzťahujúcich sa na jeho prepravu. O tomto zatriedení a jeho dôsledkoch pozri de SADELEER, N.: *Droit des déchets de l'UE. De l'élimination à l'économie circulaire*. Bruxelles: Bruylant, 2016, s. 360, 364, a 378 až 382.

11 Ďalej len „Conti“.

23. Proti rozhodnutiu zo 4. decembra 2012 podala Conti 4. januára 2013 námietku. Conti sa s cieľom vyhnúť sa omeškaniu podrobila postupu oznamovania, avšak s výhradou a bez toho, aby uznala, že si tým plní právnu povinnosť. Listom z 3. apríla 2013 Inšpektorát práce Oldenburg vyhlásil konanie o námietke za bezpredmetné.

24. K zložkám škody, ktoré uvádza Conti pred vnútroštátnym súdom, patria okrem iného náklady na postupy oznamovania, ktoré musela vynaložiť. V tejto súvislosti sa Conti domnieva, že posúdenie látok nachádzajúcich sa vo vnútri lode ako „odpadu“ a z toho vyplývajúce uloženie povinnosti vykonať postup oznamovania bolo protiprávne.

25. Vnútroštátny súd zdôrazňuje, že pokiaľ Conti uplatňuje náklady na vykonanie postupu oznamovania ako súčasť škody, nárok na náhradu škody by vznikol len vtedy, ak nariadenie č. 1013/2006 nebolo uplatniteľné na rezíduá vzniknuté v dôsledku havárie v prejednávanom prípade a tieto náklady vznikli iba z dôvodu, že Inšpektorát práce Oldenburg vyžadoval vykonanie tohto postupu.

26. Tento súd sa pýta, či sa článok 1 ods. 3 písm. b) tohto nariadenia vzťahuje na rezíduá vzniknuté v dôsledku havárie, pričom v tom prípade by bola preprava zvyškov, o ktoré ide vo veci samej, vyňatá z pôsobnosti uvedeného nariadenia. Podľa spomenutého súdu zo znenia článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006, z prípravných dokumentov, z odôvodnení ani zo systematiky tohto nariadenia nevyplýva, že pod toto ustanovenie má patriť havarijný odpad alebo rezíduá vzniknuté v dôsledku havárie.

27. Za týchto podmienok Landgericht München I (Krajinský súd Mníchov I) rozhodol o prerušení konania a položil Súdnemu dvoru nasledujúcu prejudiciálnu otázku:

„Považujú sa rezíduá vzniknuté v dôsledku havárie v podobe kovového šrotu a vody použitej na hasenie a kontaminovanej kalmi a zvyškami nákladu na palube lode za ‚odpad vytvorený na palubách vozidiel, vlakov, lietadiel a lodí' podľa článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia (ES) č. 1013/2006?“

III. Analýza

28. Svojou prejudiciálnou otázkou sa vnútroštátny súd pýta Súdneho dvora, či sa článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 vzťahuje na predmetný odpad, konkrétne na rezíduá vzniknuté v dôsledku havárie v podobe kovového šrotu a vody použitej na hasenie a kontaminovanej kalmi a zvyškami nákladu.

29. Z tohto vyplýva, že táto otázka sa týka vecnej uplatniteľnosti výnimky stanovenej v článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 na odpad, o aký ide vo veci samej.

30. Tiež poukazujem na to, že vnútroštátny súd v návrhu na začatie prejudiciálneho konania jasne a výslovne uviedol, že „[Súdnemu dvoru] sa nepredkladá otázka…, či sa má článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia [č. 1013/2006] z časového hľadiska uplatniť ešte aj vtedy, keď sa loď doplavila do bezpečného prístavu a už vyložila časť odpadu“. Preto je nesporné, že prejednávaným návrhom na začatie prejudiciálneho konania sa tento súd pýta Súdneho dvora výlučne na vecnú pôsobnosť článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 v rámci posúdenia uplatniteľnosti nariadenia medzi miestom havárie a Nemeckom.

31. Komisia pritom vo svojich písomných podaniach a na pojednávaní vyzvala, či dokonca nabádala Súdny dvor, aby rozhodol aj v prospech uplatniteľnosti tohto ustanovenia na následnú prepravu odpadu.

32. V tejto súvislosti je síce pravda, že vzhľadom na to, že preprava predmetného odpadu bola rozdelená na viaceré fázy, môže byť potrebné podať výklad článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 aj z tohto hľadiska.[12] Z dôvodov, ktoré podrobnejšie vysvetlím v bodoch 75 až 77 týchto návrhov, sa však domnievam, že Súdnemu dvoru neprináleží odpovedať na otázku, ktorá mu nebola položená a ktorú vnútroštátny súd výslovne vylúčil z pôsobnosti prejudiciálneho konania.

33. Preto najprv a v prvom rade odpoviem na prejudiciálnu otázku v znení, v akom ju položil vnútroštátny súd, pričom sa budem pridržiavať kontúr prejudiciálneho konania, ktoré načrtol uvedený súd. Následne – ale len subsidiárne – preskúmam problematiku týkajúcu sa prepravy odpadu po príchode MSC Flaminia do Nemecka. Okrem otázky položenej vnútroštátnym súdom teda tiež určím, či sa článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 vzťahuje na následnú prepravu odpadu, o ktorý ide vo veci samej.

A. Odpoveď navrhovaná v prvom rade

34. Pokiaľ ide o otázku v znení, v akom ju položil vnútroštátny súd, v rámci, ktorý tento súd sám vymedzil, domnievam sa, že odpoveď na ňu je zrejmá.

35. Na úvod poznamenávam, že v konaní pred Súdnym dvorom[13] nebola spochybnená kategorizácia zvyškov určených na zneškodnenie, ktoré sa nachádzajú na palube MSC Flaminia, ako odpadu a navyše sa domnievam, že táto otázka v skutočnosti nemôže byť predmetom diskusie. Na základe článku 2 bodu 1 nariadenia č. 1013/2006 sa totiž za odpad na účely tohto nariadenia majú považovať predmety spĺňajúce definíciu uvedenú v článku 1 ods. 1 písm. a) smernice 2006/12.[14] Ako pritom Komisia správne poznamenala, predmetné zvyšky sú určené na zneškodnenie alebo zhodnotenie.

36. Pokiaľ ide o uplatniteľnosť článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006, na zodpovedanie otázky položenej vnútroštátnym súdom treba pripomenúť pravidlá, ktorými sa riadi výklad práva Únie.

37. V tejto súvislosti uvádzam, že podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora je na výklad ustanovenia práva Únie potrebné zohľadniť nielen jeho znenie, ale aj jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou.[15] Okrem toho, keďže článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 stanovuje výnimku z uplatnenia ustanovení tohto nariadenia, v zásade sa musí vykladať striktne.

38. Zatiaľ čo Land Niedersachsen (Spolková krajina Dolné Sasko, Nemecko) a Komisia uviedli, že znenie článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 samo osebe neumožňuje odpovedať na otázku vnútroštátneho súdu, ja sa naopak domnievam, že toto znenie nevyvoláva nijaké pochybnosti.

39. Treba totiž konštatovať, že normotvorca Únie len uviedol, že z pôsobnosti nariadenia č. 1013/2006 je vylúčený „odpad vytvorený na palubách… lodí, kým sa tento odpad nevyloží na účel jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia“.

40. Význam jednotlivých pojmov je pritom podľa môjho názoru jednoznačný.

12 Zo spisu predloženého Súdnemu dvoru vyplýva, že odpad, ktorý vznikol pri havárii, bol najprv prepravený z miesta havárie do Nemecka. Potom bola voda použitá na hasenie prečerpaná a prepravená do Dánska, pričom z rozhodnutia vnútroštátneho súdu jasne vyplýva, že táto preprava sa neuskutočnila na palube MSC Flaminia. Napokon 15. marca 2013 sa loď odplavila do Rumunska, kde sa jednak mala opraviť a jednak sa mal spracovať odpad, ktorý zostal na jej palube.

13 Hoci nie je možné určiť, do akej miery žalobkyňa vo veci samej v konaní pred nemeckými orgánmi a súdmi tvrdila, že sporné predmety sa nemajú považovať za „odpad“, treba konštatovať, že v konaní pred Súdnym dvorom sa vyjadrila len k významu a uplatniteľnosti článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 v prejednávanom prípade, pričom podľa všetkého vychádzala zo zásady, že predmetné zvyšky sa mali považovať za „odpad“.

14 Smernica 2006/12 bola zrušená a nahradená 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). Podľa článku 3 bodu 1 tejto smernice je odpad „každá látka alebo vec, ktorej sa držiteľ zbavuje, chce sa jej zbaviť, alebo je povinný sa jej zbaviť“. Novou smernicou teda predmetná definícia takmer nebola zmenená a bol len zrušený odkaz na prílohu I (pozri poznámku pod čiarou 8 týchto návrhov).

15 Pozri rozsudok zo 17. októbra 2018, Günter Hartmann Tabakvertrieb (C-425/17, EU:C:2018:830, bod 18 a citovaná judikatúra).

41. Pojem „odpad“ treba chápať v súvislosti s vymedzením tohto výrazu v právnych predpisoch Únie týkajúcich sa odpadovej politiky. Tento pojem použitý v článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 teda nevyhnutne zahŕňa všetky druhy odpadu, pokiaľ sú určené na zneškodnenie alebo zhodnotenie.

42. Čo sa týka okolnosti, že zvyšky, o ktoré ide v prejednávanej veci, vznikli pri havárii, poznamenávam, že jedinou podmienkou uplatnenia výnimky, ktorú stanovil normotvorca Únie, je, aby bol odpad „vytvorený na palub[e]… lod[e]“. V prejednávanom prípade je nesporné, že vzhľadom na to, že k havárii a požiarom došlo na palube MSC Flaminia, tieto zvyšky boli vytvorené na palube tejto lode.

43. Okrem toho, keďže vnútroštátny súd zrejme pochybuje o tom, či slovné spojenie „odpad vytvorený na palubách“ zahŕňa odpad vytvorený náhodou alebo mimo normálnej prevádzky lode, účastníci konania vo veci samej a Komisia diskutovali o význame okolnosti, že predmetný odpad nebol vytvorený počas „normálnej“ prevádzky, ale vznikol „náhodou“ počas havárie, pre výklad článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006.

44. V tejto súvislosti Spolková krajina Dolné Sasko najmä uviedla, že vznik odpadu pri havárii je takou nezvyčajnou udalosťou, že by musela byť výslovne uvedená na to, aby odôvodnila výnimku z uplatniteľnosti nariadenia č. 1013/2006.

45. Takú argumentáciu nepovažujem za presvedčivú.

46. Pojmy použité v španielskej, dánskej, nemeckej, anglickej, francúzskej a švédskej jazykovej verzii článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006, teda pojmy „generados“, „opstået“, „anfallen“, „generated“, „produits“ alebo „uppkommit“, nepodporujú túto argumentáciu. Žiadny z týchto pojmov nenaznačuje, že odpad musel byť vytvorený v rámci bežnej prevádzky lodí. Naopak, pojem „opstået“ použitý v dánskej jazykovej verzii nasvedčuje tomu, že odpad nebol vytvorený normálne, ale jeho vznik bol nepredvídateľný.

47. Normotvorca Únie navyše len uviedol, kde musel byť odpad vytvorený, bez toho, aby stanovil osobitné požiadavky, pokiaľ ide o okolnosti, za ktorých tento odpad musel byť vytvorený. Preto bežný význam pojmov „odpad vytvorený na palubách“ nemožno chápať ako požiadavku, aby odpad vznikol pri normálnej prevádzke lode.

48. Toto konštatovanie platí tým skôr, že nemožno tvrdiť, že normotvorca Únie nepočítal s prípadom, že odpad vznikne mimo bežnej prevádzky lodí, keďže tento normotvorca uviedol také spresnenie v článku 1 ods. 3 písm. a) nariadenia č. 1013/2006.

49. Pokiaľ ide o okolnosť, na ktorú poukázala Komisia, že v prejednávanom prípade odpad na začiatku plavby neexistoval, táto okolnosť nie je podľa môjho názoru rozhodujúca. Slovné spojenie „vytvorený na palubách“ predpokladá, že odpad bol vytvorený počas plavby. Navyše poukazujem na to, že pojem „preprava“ vymedzený v článku 2 bode 34 nariadenia č. 1013/2006 nevyžaduje, aby sa odpad nachádzal na palube lode pred začiatkom plavby, a teda znamená, že zahŕňa aj neplánovanú prepravu, ako aj odpad, ktorý vznikol náhodne.

50. V dôsledku vyššie uvedeného, keďže normotvorca Únie nestanovil nijaké rozlíšenie týkajúce sa povahy odpadu alebo okolností, za ktorých odpad vznikol, zo znenia článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 vyplýva, že toto ustanovenie sa vzťahuje na rezíduá vzniknuté v dôsledku havárie v podobe kovového šrotu a vody použitej na hasenie a kontaminovanej kalmi a zvyškami nákladu.

51. Tento výklad potvrdzujú prípravné dokumenty, systematika nariadenia č. 1013/2006 a cieľ tohto nariadenia.

52. Po prvé, hoci rozbor prípravných dokumentov týkajúcich sa tohto nariadenia nie je sám osebe rozhodnúci, pokiaľ ide o výklad článku 1 ods. 3 písm. b) uvedeného nariadenia, nie je v tomto smere ani irelevantný.

53. Kým totiž článok 1 ods. 3 písm. b) návrhu Komisie, na základe ktorého bolo prijaté nariadenie č. 1013/2006[16], stanovoval, že z pôsobnosti nariadenia má byť vylúčená „preprava odpadu vytvoreného na palube letiacich civilných lietadiel počas celej dĺžky letu až do pristátia“[17], Parlament v druhom čítaní navrhol rozšíriť túto výnimku na odpad vytvorený na palubách vozidiel, vlakov a lodí z dôvodu, že „výnimka, ktorá platí pre odpad vytvorený na palubách lodí, sa má rozšíriť na všetky druhy dopravy, lebo inak by ustanovenia nariadenia boli neprimerané, pokiaľ ide o odpad vytvorený na palube iných vozidiel, než sú lietadlá“[18].

54. V pôvodnom návrhu Komisie, v zmenách a doplneniach navrhnutých Parlamentnom ani vo vysvetlivkách k týmto návrhom pritom nie je vyjadrený akýkoľvek zámer normotvorcu Únie vylúčiť určitý odpad z pôsobnosti článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 a obmedziť toto ustanovenie na odpad vytvorený v rámci normálnej prevádzky uvedených dopravných prostriedkov.

55. Je pravda, že – ako uviedla Spolková krajina Dolné Sasko – výnimka týkajúca sa civilného letectva, ako bola sformulovaná v nariadení č. 259/93, sa mohla týkať predovšetkým odpadu vytvoreného na palubách lietadiel počas letov. Konštatujem však, že normotvorca Únie vôbec nespresnil povahu dotknutého odpadu, ani okolnosti, za ktorých by mal byť tento odpad vytvorený.

56. Poukazujem navyše na to, že pôsobnosť tejto výnimky bola značne rozšírená, keďže táto výnimka sa už netýka len civilného letectva, ale odpadu vytvoreného na palubách rôznych dopravných prostriedkov, vrátane lietadiel. Preto sa nazdávam, že normotvorca Únie tým, že sa rozhodol rozšíriť pôsobnosť výnimky stanovenej v článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 na iné dopravné prostriedky, nevyhnutne zahrnul odpad, ktorý môže konkrétne vzniknúť v každom z týchto dopravných prostriedkov. Preto okolnosť, ktorú zdôraznil vnútroštátny súd, že vzhľadom na to, že havárie sú v rámci leteckej dopravy zriedkavé, toto nariadenie sa na ne nevzťahuje, nemá vplyv na výklad článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006, ktorý vyplýva zo znenia tohto ustanovenia.

57. Po druhé systematický výklad článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 podporuje výklad vyplývajúci zo znenia tohto ustanovenia.

58. Po prvé tak ako Contisa domnievam, že z porovnania výnimiek uvedených v článku 1 ods. 3 písm. a) a b) nariadenia č. 1013/2006 vyplýva, že v súvislosti s druhou uvedenou výnimkou normotvorca Únie nemal v úmysle zaviesť obmedzenie týkajúce sa spôsobu, akým bol odpad vytvorený.

59. Po druhé súhlasím so záverom Komisie, že vzhľadom na to, že účelom článku 1 ods. 3 písm. a) nariadenia č. 1013/2006 je zabrániť prekrývaniu medzi právnymi predpismi týkajúcimi sa prepravy odpadu a smernicou 2000/59/ES[19], táto výnimka nemá vplyv na výklad, o ktorý žiada vnútroštátny súd.

16 Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o preprave odpadu [KOM(2003) 379 v konečnom znení].

17 Poukazujem na to, že v tomto ustanovení bola v podstate prebratá výnimka uvedená v článku 1 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 259/93.

18 Odporúčanie do druhého čítania z 10. októbra 2005 o spoločnej pozícii Rady k prijatiu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o preprave odpadu [15311/4/2004 – C6-0223/2005 – 2003/0139(COD)].

19 Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 27. novembra 2000 o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu (Ú. v. ES L 332, 2000, s. 81; Mim. vyd. 07/005, s. 358).

60. Pôsobnosť článku 1 ods. 3 písm. a) nariadenia č. 1013/2006 je totiž vymedzená so zreteľom na dohovor Marpol. Smernica 2000/59, ktorá sa vzťahuje na odpad vytvorený pri normálnej prevádzke lodí[20] upravený týmto dohovorom, pritom ukladá členským štátom povinnosť poskytnúť a využívať prístavné zberné zariadenia určené pre lodný odpad. Znenie článku 1 ods. 3 písm. a) nariadenia č. 1013/2006 teda zaručuje, aby sa odpad pochádzajúci z bežnej prevádzky lode v zmysle dohovoru Marpol spravoval výlučne smernicou 2000/59.

61. Po tretie zohľadnenie cieľov nariadenia č. 1013/2006 a najmä cieľa týkajúceho sa ochrany životného prostredia[21] nemôže zmeniť výklad článku 1 ods. 3 písm. b) tohto nariadenia, ktorý vyplýva z jeho znenia.

62. Domnievam sa, že v tejto súvislosti sú mimoriadne presvedčivé skutočnosti, ktoré uviedla Komisia.

63. Tak ako Komisia zastávam názor, že vzhľadom na to, že havária je náhlou a nepredvídateľnou udalosťou, by bolo v praxi veľmi ťažké, či dokonca nemožné, aby kapitán lode pred zakotvením v prístave disponoval informáciami potrebnými na oznámenie upravené nariadením č. 1013/2006[22].

64. Okrem toho cieľ výnimky stanovenej v článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 predpokladá, že toto ustanovenie sa bude vykladať tak, aby sa obmedzil čas, počas ktorého sa na palube lode nachádza odpad vytvorený pri havárii.

65. Nie je totiž neopodstatnené predpokladať, že uplatnenie tohto nariadenia na odpad, o aký ide vo veci samej, by malo za následok oneskorenie vstupu lode prepravujúcej taký odpad do najbližšieho prístavu a *de facto* by zvýšilo riziko, že tento odpad zostane na mori. Ako správne uviedla Komisia, taká okolnosť by pritom odporovala cieľu týkajúcemu sa ochrany životného prostredia, ktorý sleduje nariadenie č. 1013/2006.

66. Naproti tomu riziko, na ktoré poukazuje Spolková krajina Dolné Sasko, je podľa mňa hypotetické.

67. Spolková krajina Dolné Sasko – s odvolaním sa na účel tohto nariadenia a na zásadu, podľa ktorej sa výnimky majú vykladať striktne – najmä uviedla, že ak by členský štát nevedel o tomto odpade, nemohol by vyhodnotiť riziká, ktoré tento odpad predstavuje, a to najmä pre životné prostredie. Preto je potrebné zabrániť tomu, aby kapitán lode sám rozhodol o tom, ako sa má naložiť s týmto odpadom, lebo by to spôsobilo riziko, že lode, na palubách ktorých sa nachádza odpad, sa budú ďalej plaviť s cieľom lacnejšie alebo ilegálne zneškodniť tento odpad inde.

68. V tejto súvislosti po prvé poznamenávam, že postup oznamovania upravený nariadením č. 1013/2006 vôbec nevylučuje riziko, že lode, na palubách ktorých sa nachádza odpad, sa budú ďalej plaviť s cieľom lacnejšie alebo ilegálne zneškodniť tento odpad inde. Uplatnenie tohto postupu teda nemôže odradiť kapitána lode od ilegálneho zneškodnenia odpadu alebo od pokusu zneškodniť ho lacnejšie než v rámci Únie. Naopak, nie je vylúčené, že náklady na taký postup dajú podnet na také konanie.

20 V súlade s článkom 2 písm. c) tejto smernice v spojení s dohovorom Marpol.

21 Pozri odôvodnenia 1 a 7 nariadenia č. 1013/2006.

22 V súlade s článkom 4 tohto nariadenia sa musí oznámenie vykonať pomocou tlačív uvedených v prílohách I A a I B spomenutého nariadenia. V týchto tlačivách pritom treba uviesť mnoho informácií týkajúcich sa najmä predmetného odpadu.

69. Po prvé vzhľadom na záväzky, ktoré vyplývajú z medzinárodného práva tak štátom, ako aj súkromným aktérom v námornej oblasti a ktoré sú niekedy prebraté v právnych aktoch Únie [23], podľa môjho názoru nemožno preceňovať riziká spôsobené neuplatnením nariadenia č. 1013/2006 [24].

70. Pokiaľ ide totiž v prvom rade o úmyselné vypúšťanie odpadu, Londýnsky dohovor z 29. decembra 1972 o predchádzaní znečisťovaniu morí zhadzovaním odpadu a iných látok do mora v znení zmenenom Londýnskym protokolom z roku 1996 má za cieľ zaviesť účinnú kontrolu jednotlivých zdrojov znečisťovania morí, ako aj opatrenia na predchádzanie znečisťovaniu morí zhadzovaním odpadu do mora, ktoré sa chápe ako úmyselné vypúšťanie odpadu. V rámci tohto dohovoru je zhadzovanie odpadu do mora v zásade zakázané, ale výnimočne ho možno povoliť. Ustanovenia uvedeného dohovoru musí dodržiavať najmä štát vlajky, ktorý je v každom prípade povinný uložiť sankcie v prípade porušenia ustanovení tohto dohovoru. [25] V práve Únie smernica 2005/35/ES [26] ukladá členským štátom povinnosť zabezpečiť, aby sa vypúšťanie znečisťujúcich látok loďami do ktorejkoľvek z oblastí uvedených v tejto smernici, ku ktorým patrí aj šíre more, považovalo za porušenie, ak bolo spáchané úmyselne, z nepozornosti alebo závažnej nedbanlivosti, a tak zaručuje, aby také vypúšťanie nezostalo nepotrestané [27].

71. Záväzky, ktoré vyplývajú štátu vlajky z medzinárodného práva a najmä z článku 94 dohovoru z Montego Bay, navyše tiež umožňujú obmedziť riziko, na ktoré poukazuje Spolková krajina Dolné Sasko. [28] Okrem prijatia opatrení nevyhnutných pre zabezpečenie bezpečnosti na mori prostredníctvom opatrení na kontrolu a monitorovanie lodí totiž toto ustanovenie ukladá štátu vlajky povinnosť začať vyšetrovanie každej námornej nehody alebo plavebného incidentu na šírom mori, ktoré sa týkajú lode plaviacej sa pod jeho vlajkou a ktoré spôsobili závažné škody morskému prostrediu. V práve Únie bola účinnosť záväzkov, ktoré vyplývajú štátu vlajky z medzinárodného práva, a to najmä v rámci Medzinárodnej námornej organizácie, posilnená smernicou 2009/21/ES [29], ktorej účelom je v zmysle článku 1 ods. 1 tejto smernice zabezpečiť, aby členské štáty účinne a dôsledne plnili povinnosti vlajkového štátu, a zlepšiť bezpečnosť a predísť znečisťovaniu z lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu.

23 O tejto otázke pozri BISSUEL, J-L.: L'Union européenne et l'application des normes adoptées par l'OMI. In: *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne. Cohabitation, Confrontation, Coopération*? Paris: Pedone, 2014, s. 115 až 141, najmä s. 121 a 122, ako aj LANGLAIS, P.: *Sécurité maritime et intégration européenne*. Bruxelles: Bruylant, 2018, s. 189 až 196.

24 V tejto súvislosti je tiež dôležité zdôrazniť, že Bazilejský dohovor sa nevzťahuje na počiatočnú plavbu MSC Flaminia. Okrem toho, pokiaľ by sa odpad, o ktorý ide vo veci samej, považoval za „nebezpečný odpad", čo sa nezdá nepravdepodobné vzhľadom na spis predložený Súdnemu dvoru a pripomienky účastníkov konania, tento dohovor by sa nevzťahoval na prepravu nebezpečného odpadu medzi šírym morom a jedným z členských štátov Únie. Po prvé sa totiž podľa článkov 1 a 2 Bazilejského dohovoru tento dohovor vzťahuje len na pohyb odpadu medzi územiami pod národnou jurisdikciou zmluvných štátov, zatiaľ čo v prejednávanom prípade sa preprava začala v nadväznosti na haváriu na šírom mori. Po druhé podľa dokumentov nazvaných „Spolupráca medzi Bazilejským dohovorom a Medzinárodnou námornou organizáciou" (UNEP/CHW.11/17) a „Legal analysis of the application of the Basel Convention to hazardous and other wastes generated on board ships" (UNEP/CHW.11/INF/22, dostupný len v anglickom jazyku), ktoré boli vypracované na 11. konferencii štátov, ktoré sú zmluvnými stranami Bazilejského dohovoru, ktorá sa konala v Ženeve od 28. apríla do 10. mája 2013, je cieľom článku 1 ods. 4 tohto dohovoru vylúčiť z jeho pôsobnosti odpad vytvorený mimo takej normálnej prevádzky.

25 O tomto dohovore pozri VINCENT, P.: *Droit de la mer*. Bruxelles: Larcier, 2008, s. 179 až 181, ako aj ROTHWELL, D. R., STEPHENS, T.: *The International Law of the Sea*. 2. vydanie. Oxford: Hart Publishing, 2016, s. 402 až 406.

26 Smernica Európskeho parlamentu a Rady zo 7. septembra 2005 o znečisťovaní mora z lodí a o zavedení sankcií za porušenia (Ú. v. EÚ L 255, 2005, s. 11). Na účely dosiahnutia cieľa sledovaného touto smernicou rámcové rozhodnutie Rady 2005/667/SVV z 12. júla 2005 na posilnenie trestnoprávneho rámca pre vynútiteľnosť práva proti znečisťovaniu mora z lodí (Ú. v. EÚ 2005, L 255, s. 164) stanovuje, že členské štáty musia prijať určitý počet trestnoprávnych opatrení.

27 Pozri článok 4 tejto smernice.

28 Dodávam, že časť XII dohovoru z Montego Bay nazvaná „Ochrana a zachovanie morského prostredia" všeobecne ukladá štátom povinnosť chrániť a zachovávať morské prostredie. Články 217, 218 a 220 konkrétne stanovujú príslušné právomoci a povinnosti štátu vlajky, prístavného štátu a pobrežného štátu.

29 Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 23. apríla 2009 o plnení povinností vlajkového štátu (Ú. v. EÚ L 131, 2009, s. 132).

72. Napokon ďalšie pravidlá, ako napríklad Medzinárodný námorný kódex pre prepravu nebezpečného tovaru alebo Medzinárodný kódex pre bezpečnostný manažment lodí a ochranu pred znečistením [30], tiež umožňujú znížiť riziká znečistenia tým, že ukladajú námorným spoločnostiam alebo kapitánom lodí povinnosti.

73. Zo všetkých týchto dôvodov navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na otázku, ktorú mu položil Landgericht München I (Krajinský súd Mníchov I), v prvom rade tak, že rezíduá vzniknuté v dôsledku havárie v podobe kovového šrotu a vody použitej na hasenie a kontaminovanej kalmi a zvyškami nákladu na palube lode predstavujú „odpad vytvorený na palubách vozidiel, vlakov, lietadiel a lodí“ v zmysle článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006.

74. V nasledujúcej časti sa subsidiárne budem zaoberať výkladom tohto ustanovenia v súvislosti s druhou fázou prepravy odpadu, o ktorý ide vo veci samej.

B. Subsidiárne posúdenie

75. Pokiaľ ide jednak o prepravu odčerpanej vody použitej na hasenie do Dánska a jednak o prepravu odpadu, ktorý nebol vyložený v Nemecku, do Rumunska, pripomínam, že vnútroštátny súd vylúčil túto časť problematiky, ktorá vyplýva zo skutkových okolností konania vo veci samej, z pôsobnosti prejudiciálneho konania.

76. Je pravda, že z ustálenej judikatúry vyplýva, že v rámci postupu spolupráce medzi vnútroštátnymi súdmi a Súdnym dvorom zakotveného v článku 267 ZFEÚ prislúcha Súdnemu dvoru dať vnútroštátnemu súdu užitočnú odpoveď, ktorá mu umožní rozhodnúť prejednávaný spor, pričom musí vyvodiť z odôvodnenia rozhodnutia vnútroštátneho súdu tie prvky práva Únie, ktoré si vzhľadom na predmet sporu vyžadujú výklad, a v prípade potreby preformulovať prejudiciálne otázky. [31]

77. Vzhľadom na predmet sporu vo veci samej je však opodstatnené položiť si otázku, či by v prejednávanom prípade skutočne bolo pre vnútroštátny súd užitočné, aby Súdny dvor vyložil článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 s cieľom určiť, či sa toto ustanovenie vzťahuje na prepravu predmetného odpadu po tom, čo loď opustila nemecký prístav. Z opisu tohto sporu totiž podľa všetkého vyplýva, že Conti sa domáha na nemeckých súdoch náhrady rôznych zložiek škody, vrátane škody spôsobenej postupom oznamovania, ktorý od uvedenej spoločnosti vyžadovali nemecké orgány. Pokiaľ ide naopak o prepravu medzi Nemeckom a Rumunskom, otázka, či sa uplatní postup oznamovania, sa týka len rumunských orgánov.

78. Ak by Súdny dvor dospel k záveru, že predsa musí vyložiť článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 z hľadiska prepravy odpadu z nemeckého prístavu do Dánska a Rumunska s cieľom určiť, či sa na túto následnú prepravu vzťahuje uvedený predpis, poukazujem na to, že znenie tohto ustanovenia je veľmi jasné.

30 Ustanovenia tohto kódexu navyše všeobecne platia pre všetky lode, ktoré sa plavia pod vlajkou niektorého z členských štátov Únie, na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 336/2006 z 15. februára 2006 o vykonávaní Medzinárodného kódexu pre bezpečnostný manažment v rámci Spoločenstva a o zrušení nariadenia Rady (ES) č. 3051/95 (Ú. v. EÚ L 64, 2006, s. 1). Toto nariadenie tiež ukladá členským štátom povinnosť zaviesť a uplatňovať systém účinných, primeraných a odrádzajúcich sankcií.

31 Pozri najmä rozsudky z 13. februára 2014, Crono Service a i. (C-419/12 a C-420/12, EU:C:2014:81, bod 28, ako aj citovaná judikatúra), a z 21. decembra 2016, Ucar a Kilic (C-508/15 a C-509/15, EU:C:2016:986, bod 51).

79. Výnimka uvedená v článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 sa uplatní, „kým sa tento odpad nevyloží na účel jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia“. Vzhľadom na význam pojmu „vyložiť“ (vo francúzštine „débarquer“) [32] toto ustanovenie nevyhnutne predpokladá, že odpad opustil loď a bol vyložený na pevninu na účely zhodnotenia alebo zneškodnenia [33].

80. Výklad, ktorý podporuje Komisia a podľa ktorého sa má pojem „nevyloží“ chápať tak, že znamená „až po prvý domovský prístav“, z dôvodu, že nariadenie č. 1013/2006 sa má vykladať v súlade s Bazilejským dohovorom, preto nemožno prijať.

81. Z ustálenej judikatúry síce vyplýva, že prednosť medzinárodných zmlúv, ktoré uzavrela Únia, pred sekundárnou právnou úpravou vyžaduje, aby táto právna úprava bola vykladaná v súlade s týmito zmluvami [34], ale taký konformný výklad sa vyžaduje len „v čo najširšej miere“.

82. V prejednávanom prípade pritom podľa môjho názoru nie je možné vyložiť článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 tak, aby znenie tohto ustanovenia bolo v súlade s Bazilejským dohovorom.

83. Z článku 1 a článku 2 bodu 3 tohto dohovoru totiž vyplýva, že tento dohovor sa uplatní, ak sa odpad prevezie z územia pod národnou jurisdikciou jedného zmluvného štátu na územie pod národnou jurisdikciou druhého zmluvného štátu, čo v prejednávanej veci platí v prípade prepravy z Nemecka do Dánska [35] a Rumunska.

84. Naopak, z výkladu článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 v súlade s jeho znením vyplýva, že toto nariadenie sa neuplatní na prepravu odpadu, ktorý zostal na palube MSC Flaminia, keďže tento odpad bol vyložený až pri príchode lode do Rumunska. [36]

85. Výklad článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 v súlade s Bazilejským dohovorom by teda radikálne zmenil zmysel tohto ustanovenia, odporoval by zneniu, ktoré si zvolil normotvorca Únie [37], a navyše by spôsobil skutočný problém týkajúci sa právnej istoty [38].

86. Okrem toho sa domnievam, že Komisia tým, že vo svojich písomných pripomienkach uviedla, že „vzhľadom na toto jednoznačné znenie sa zdá ťažko zlučiteľné považovať vstup do prístavu za také ‚vyloženie‘“, uznala, že taký konformný výklad neprichádza do úvahy.

87. Zo všetkých týchto dôvodov by mohla vzniknúť otázka týkajúca sa súladu článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 s ustanoveniami Bazilejského dohovoru.

88. Nenavrhujem však, aby Súdny dvor *ex offo* preskúmal platnosť článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 z hľadiska Bazilejského dohovoru.

32 Podľa francúzskeho slovníka Le Petit Robert sloveso „débarquer“ znamená „vyložiť (osoby, veci) z lode, vyložiť na pevninu“. Poukazujem na to, že tento záver potvrdzujú aj ďalšie jazykové verzie článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006, keďže pojmy, ktoré sú v nich použité, sú ešte konkrétnejšie. Pojmy „descargado“, „losses“, „Abladens“, „offloaded“ a „lastas“ použité v španielskej, dánskej, nemeckej, anglickej a švédskej jazykovej verzii vyjadrujú myšlienku, že odpad, ktorý tvoril náklad lode, z nej bol vyložený.

33 Navyše poznamenávam, že vnútroštátny súd podľa všetkého vykladá tieto pojmy rovnako, keďže spresnil, že „ustanovenie o výnimke sa podľa svojho jednoznačného znenia uplatňuje, ‚kým sa tento odpad nevyloží‘, čiže teda nie do vyloženia akéhokoľvek odpadu alebo do možnosti vyložiť odpad“.

34 Pozri najmä rozsudok z 18. marca 2014, Z. (C-363/12, EU:C:2014:159, bod 72 a citovaná judikatúra).

35 Voda použitá na hasenie, ktorá bola prepravená do Dánska, bola odčerpaná, a teda vyložená z lode.

36 Zdôrazňujem, že Komisia v bode 44 svojich pripomienok sama uznala, že tento odpad „určite nemožno považovať za ‚vyložený‘ v bežnom zmysle tohto pojmu pred začiatkom tejto druhej plavby“.

37 Ako Conti správne zdôraznila na pojednávaní, normotvorca Únie použil pojem „vyložiť“ a nie „ďalší prístav“ a to spôsobuje podstatný rozdiel pri uplatňovaní výnimky.

38 Na tomto mieste treba podľa môjho názoru uviesť ako paralelu povinnosť vnútroštátnych súdov podať konformný výklad práva Únie, ktorá je „obmedzená všeobecnými právnymi zásadami a nemôže slúžiť ako základ na výklad vnútroštátneho práva *contra legem*“ [pozri najmä rozsudok z 13. júla 2016, Pöpperl (C-187/15, EU:C:2016:550, bod 44)].

89. Po prvé totiž poznamenávam, že ak otázka platnosti ustanovenia práva Únie zjavne alebo implicitne vyplýva z rozhodnutia vnútroštátneho súdu, členské štáty a oprávnené subjekty sa môžu rozhodnúť predložiť pripomienky, aby sa medzi účastníkmi konania nielen diskutovalo o tejto otázke [39], ale aby inštitúcia, ktorá vydala predmetný akt Únie, tiež bola účastníkom konania a mohla v tejto súvislosti predložiť pripomienky. [40] Toto prejudiciálne konanie sa pritom týka výlučne výkladu výnimky uvedenej v článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 a otázka platnosti tohto ustanovenia zjavne ani implicitne nevyplýva z rozhodnutia vnútroštátneho súdu, takže sa jednak o nej nediskutovalo medzi účastníkmi konania [41] a jednak Parlament ani Rada ako inštitúcie, ktoré vydali toto nariadenie, sa nezúčastnili na konaní pred Súdnym dvorom.

90. Po druhé platnosť uvedeného ustanovenia je relevantná len z hľadiska prepravy odpadu medzi Nemeckom a Rumunskom. Ako som pritom zdôraznil v bode 77 týchto návrhov, Conti sa domáha náhrady škody vyplývajúcej z nákladov na postup oznamovania, ktorý od nej vyžadovali nemecké orgány. Okrem toho, že Conti by nemala nijaký záujem na tom, aby Súdny dvor rozhodol o neplatnosti článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 a povinnosti vykonať postup oznamovania v súvislosti s odpadom prepraveným do Rumunska, také rozhodnutie by v dôsledku toho nemalo nijaký význam v rámci sporu vo veci samej. [42]

91. Za týchto podmienok považujem rozhodnutie *ex offo* o platnosti tohto ustanovenia za nezlučiteľné s úlohou, ktorú Súdnemu dvoru zveruje článok 267 ZFEÚ.

92. Navyše sa domnievam, že vzhľadom na povahu a systematiku Bazilejského dohovoru, ako aj skutočnosť, že z tohto dohovoru v zásade jednotlivcom nevyplývajú samostatné práva a slobody, jeho ustanovenia nemôžu slúžiť ako základ pre preskúmanie platnosti článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006. [43]

93. Keďže teda odpad prepravený z Nemecka do Rumunska na palube MSC Flaminia nebol vyložený, výnimka uvedená v článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 sa uplatňuje naďalej, takže na túto prepravu sa citované nariadenie nevzťahuje.

IV. Návrh

94. Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálnu otázku, ktorú mu položil Landgericht München I (Krajinský súd Mníchov I, Nemecko), 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 rezíduá vzniknuté v dôsledku havárie v podobe kovového šrotu a vody použitej na hasenie a kontaminovanej kalmi a zvyškami nákladu na palube lode predstavujú „odpad vytvorený na palubách vozidiel, vlakov, lietadiel a lodí“ v zmysle tohto ustanovenia.

39 NAÔMÉ, C.: *Le renvoi préjudiciel en droit européen – Guide pratique*. 2. vydanie. Bruxelles: Larcier, 2010, s. 272.

40 Ako to bolo vo veci, v ktorej bol vydaný rozsudok zo 6. októbra 2015, Schrems (C-362/14, EU:C:2015:650), keďže Komisia ako inštitúcia, ktorá akt vydala, bola účastníkom konania. V tejto súvislosti pripomínam, že Súdny dvor je povinný zabezpečiť vládam členských štátov a oprávneným subjektom možnosť predložiť pripomienky v súlade s článkom 23 Štatútu Súdneho dvora Európskej únie vzhľadom na to, že podľa tohto ustanovenia sa oprávneným subjektom doručujú iba vnútroštátne rozhodnutia o návrhu na začatie prejudiciálneho konania [pozri rozsudok zo 14. apríla 2011, Vlaamse Dierenartsenvereniging a Janssens (C-42/10, C-45/10 a C-57/10, EU:C:2011:253, bod 44, ako aj citovaná judikatúra)].

41 Na pojednávaní bola táto otázka veľmi stručne spomenutá, avšak účastníci konania o nej nediskutovali.

42 Podľa judikatúry je posúdenie platnosti ustanovenia práva Únie *ex offo* možné len vtedy, keď má význam pre vnútroštátny súd. Ako poznamenáva Caroline Naômé, Súdny dvor takto postupuje v prípade, ak sa otázka z formálneho hľadiska týka výkladu určitého ustanovenia práva Únie, ale ukáže sa, že vnútroštátny súd sa v skutočnosti pýta na platnosť tohto ustanovenia (pozri NAÔMÉ, C.: c. d., s. 272).

43 Pozri podmienky, za ktorých sa na ustanovenia medzinárodnej dohody, ktorej zmluvnou stranou je Únia, možno odvolávať na podporu žaloby o neplatnosť aktu sekundárneho práva Únie alebo na podporu námietky založenej na protiprávnosti takéhoto aktu, pripomenuté v rozsudku z 13. januára 2015, Rada a i./Vereniging Milieudefensie a Stichting Stop Luchtverontreiniging Utrecht (C-401/12 P až C-403/12 P, EU:C:2015:4, bod 54 a citovaná judikatúra).