



## Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)

16. maj 2019\*

»Præjudiciel forelæggelse – miljø – overførsel af affald – forordning (EF) nr. 1013/2006 – affald underlagt proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke – overførsler inden for Den Europæiske Union – artikel 1, stk. 3, litra b) – udelukkelse fra anvendelsesområdet – affald opstået om bord på skibe – affald om bord på et skib efter et havari«

I sag C-689/17,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Landgericht München I (den regionale ret i første instans, München I, München, Tyskland) ved afgørelse af 29. november 2017, indgået til Domstolen den 8. december 2017, i sagen

**Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS »MSC Flaminia«**

mod

**Land Niedersachsen,**

har

Domstolen (Femte Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, E. Regan, og dommerne C. Lycourgos (refererende dommer), E. Juhász, M. Ilešič og I. Jarukaitis,

generaladvokat: H. Saugmandsgaard Øe,

justitssekretær: kontorchef D. Dittert,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 25. oktober 2018,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS »MSC Flaminia« ved Rechtsanwältin J.-E. Pötschke og W. Steingröver,
- Land Niedersachsen ved advocaat R. van der Hout og Rechtsanwalt H. Jacobj,
- Europa-Kommissionen ved A.C. Becker, E. Sanfrutos Cano og L. Haasbeek, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 24. januar 2019,

\* Processprog: tysk.

afsagt følgende

## Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 1, stk. 3, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1013/2006 af 14. juni 2006 om overførsel af affald (EUT 2006, L 190, s. 1).
- 2 Denne anmodning er blevet fremsat i forbindelse med en sag mellem Conti 11. Container Schiffsahrts-GmbH & Co. KG MS »MSC Flaminia« (herefter »Conti«) og Land Niedersachsen (delstaten Niedersachsen, Tyskland) vedrørende det påbud, som delstaten Niedersachsen meddelte Conti om at gennemføre en procedure med anmeldelse vedrørende transporten af affald, der fandtes ombord på skibet *MSC Flaminia* (herefter »*Flaminia*«) efter et havari.

## Retsforskrifter

### *EU-retten*

#### *Affaldsdirektiverne*

- 3 Artikel 1, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/12/EF af 5. april 2006 om affald (EUT 2006, L 114, s. 9) fastsatte:

»I dette direktiv forstås ved:

- a) »affald«: ethvert stof eller enhver genstand, som henhører under en af kategorierne i bilag I, og som indehaveren skiller sig af med eller agter eller er forpligtet til at skille sig af med

[...]«

- 4 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver (EUT 2008, L 312, s. 3), som ophævede direktiv 2006/12, bestemmer i artikel 3:

»I dette direktiv forstås ved:

- 1) »affald«: ethvert stof eller enhver genstand, som indehaveren skiller sig af med eller agter eller er forpligtet til at skille sig af med

[...]«

#### *Forordning nr. 1013/2006*

- 5 1., 7. og 14. betragtning til forordning nr. 1013/2006 har følgende ordlyd:

»(1) Denne forordnings vigtigste og overordnede målsætning og komponent er miljøbeskyttelse, og dens eventuelle indvirkning på den internationale handel er helt utilsigtet.

[...]

(7) Det er vigtigt at tilrettelægge og regulere overvågningen af og kontrollen med overførsler af affald på en sådan måde, at der tages hensyn til behovet for at bevare, beskytte og forbedre miljøkvaliteten og folkesundheden, og således at en mere ensartet anvendelse af forordningen fremmes overalt i [Unionen].

[...]

(14) Hvad angår overførsel af affald bestemt til bortskaffelse og af affald bestemt til nyttiggørelse, der ikke er opført i bilag III, III A eller III B, bør der sikres optimal overvågning og kontrol ved at kræve forudgående skriftligt samtykke til sådanne overførsler. En sådan fremgangsmåde bør forudsætte forudgående anmeldelse, hvorved de kompetente myndigheder bliver behørigt informeret, således at de kan træffe alle nødvendige foranstaltninger til at beskytte folkesundheden og miljøet. Disse myndigheder bør ligeledes kunne gøre begrundede indsigelser mod en sådan overførsel.«

6 Denne forordnings artikel 1 bestemmer:

»1. Ved denne forordning indføres procedurer og kontrolordninger for overførsel af affald, der afhænger af overførselens oprindelse, bestemmelsessted og rute, affaldstypen og den behandling, affaldet skal gennemgå ved bestemmelsesstedet.

[...]

3. Denne forordning omfatter ikke:

- a) losning på land af affald opstået ved skibes og offshore-platfornes normale drift, herunder spildevand og reststoffer, for så vidt affaldet er omfattet af kravene i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe[, undertegnet i London den 2. november 1973, således som suppleret ved protokollen af 17. februar 1978] (Marpol 73/78), eller andre bindende internationale retsakter
- b) overførsel af affald opstået om bord på køretøjer, tog, flyvemaskiner og skibe, indtil dette affald losses med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse

[...]«

7 Den nævnte forordnings artikel 2 lyder således:

»I denne forordning forstås ved:

1) »affald«: affald som defineret i artikel 1, stk. 1, litra a), i direktiv [2006/12]

[...]

34) »overførsel«: transport af affald bestemt til nyttiggørelse eller bortskaffelse [...]

[...]«

8 Samme forordnings artikel 3, stk. 1, bestemmer:

»Overførsler af følgende affald er underlagt proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke som fastlagt i bestemmelserne i dette afsnit:

a) Hvis overførslen er bestemt til bortskaffelse:

alt affald

b) Hvis overførslen er bestemt til nyttiggørelse:

- i) affald anført i bilag IV, der bl.a. omfatter affald anført i bilag II og VIII til Baselkonventionen [af 22. marts 1989 om kontrol med grænseoverskridende overførsel af farligt affald og bortskaffelsen heraf, som blev godkendt på Det Europæiske Økonomiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 93/98/EØF af 1. februar 1993 (EFT 1993, L 39, s. 1)]
- ii) affald anført i bilag IV A
- iii) affald, der ikke henhører under en enkelt indgang i bilag III, III B, IV eller IV A
- iv) blandet affald, der ikke henhører under en enkelt indgang i bilag III, III B, IV eller IV A, medmindre det er anført i bilag III A.«

9 Artikel 4 i forordning nr. 1013/2006 bestemmer:

»Hvis en anmelder agter at overføre affald som nævnt i artikel 3, stk. 1, litra a) eller b), skal denne forudgående anmelde dette skriftligt til og gennem den kompetente afsendelsesmyndighed og, hvis der foretages en samlet anmeldelse, overholde artikel 13.

Ved anmeldelse skal følgende krav være opfyldte:

1) Anmeldelses- og transportformularer:

Anmeldelse skal ske ved hjælp af følgende formularer:

- a) anmeldelsesformularen i bilag I A og
- b) transportformularen i bilag I B.

Ved anmeldelse skal anmelderen udfylde anmeldelsesformularen og, når det er relevant, transportformularen.

[...]

Den kompetente afsendelsesmyndighed udsteder anmeldelsesformularen og transportformularen til anmelderen.

[...]«

### *Tysk ret*

10 I henhold til § 2, stk. 2, nr. 13, i Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz, KrWG) (lov til fremme af kredsløbsøkonomi og sikring af miljøvenlig håndtering af affald) af 24. februar 2012 (BGBl. 2012 I, s. 212) gælder bestemmelserne i denne lov ikke for indsamling og overførsel af skibsassald og lastrester, for så vidt som dette reguleres ved forbunds- eller delstatslovgivning på grundlag af internationale eller overnationale konventioner.

11 § 32 i Niedersächsisches Abfallgesetz (delstaten Niedersachsens lov om affald) bestemmer:

»I medfør af bestemmelserne i denne lov forstås ved:

[...]

6. Skibsassald:

- a) enhver form for affald (herunder spildevand og andre rester end lastrester), som frembringes, mens et skib er i drift, og som er omfattet af bilag I, IV og V til [Marpolkonvention 73/78]) samt
- b) lastrelateret affald som defineret nr. 1.7.5 i retningslinjerne for gennemførelse af [Marpolkonvention 73/78].

7. Lastrester: rester af lastmaterialer i lastrum eller tanke, efter at losning og rengøring er afsluttet, herunder også restmængder fra lasten og spild ved lastning/losning.«

12 Ifølge § 35, stk. 1, i delstaten Niedersachsens lov om affald skal skibsføreren inden afsejling fra havnen aflevere alt skibsassald til en modtagefacilitet i havnen. § 36, stk. 1, i denne lov fastsætter samme forpligtelse for så vidt angår lastrester.

### **Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål**

13 *Flaminia* er et containerskib, der tilhører Conti, og som i den i hovedsagen omhandlede periode sejlede under tysk flag.

14 Den 14. juli 2012 på en rejse fra Charleston (Amerikas Forenede Stater) til Antwerpen (Belgien) opstod der brand og fandt eksplosioner sted ombord på dette skib, mens det transporterede 4 808 containere, herunder 151 containere med »farligt gods«. Efter at branden var blevet slukket, fik Conti den 21. august 2012 tilladelse til at lade skibet bugser ind i tysk farvand. Ved skrivelse af 25. august 2012 fra Havariekommando (den maritime havarikommission, Tyskland, herefter »havarikommissionen«) fik Conti pålæg om at udarbejde en plan for det videre forløb og at udpege eventuelle kontraherende parter i relation til de tilsvarende foranstaltninger.

15 Den 9. september 2012 blev skibet bugseret til Wilhelmshaven (Tyskland).

16 Conti forpligtede sig over for de tyske myndigheder til navnlig at sørge for, at skibet blev overført sikkert til et reparationsværft i Mangalia (Rumænien), og til at indestå for, at de stoffer, der fandtes ombord på skibet, blev behandlet korrekt.

17 Ved skrivelse af 30. november 2012 informerede Niedersächsisches Umweltministerium (miljøministeriet i delstaten Niedersachsen, Tyskland) Conti om, at skibet som sådan, »det slukningsvand, der fandtes om bord, samt slam og metalskrot [skulle] klassificeres som affald«, og at en anmeldelsesprocedure derfor var påkrævet. Ved skrivelse af 3. december 2012 gjorde Conti indsigelse herimod.

18 Ved afgørelse af 4. december 2012 meddelte Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (virksomhedstilsynet i Oldenburg, Tyskland, herefter »virksomhedstilsynet«) Conti påbud om at gennemføre en anmeldelsesprocedure, fordi der ombord på skibet fandtes metalskrot og slukningsvand iblandet slam og lastrester. Conti fik endvidere forbud mod at fjerne skibet, inden anmeldelsesproceduren var afsluttet, og der forelå en verificerbar bortskaffelsesplan på tysk.

- 19 Den 21. december 2012 var den intakte last losset og skibets sødygtighed bekræftet op til en bølgehøjde på 6 m.
- 20 En anmeldelsesprocedure vedrørende overførsel af slukningsvandet til Danmark blev indledt og afsluttet. Den 18. februar 2013 påbegyndtes afpumpningen af slukningsvandet. Efter at det blev muligt at overskue, hvor meget slukningsslam der ikke kunne afpumpes, indledtes den videre anmeldelsesprocedure med Rumænien den 26. februar 2013.
- 21 Afsejlingstilladelsen, der var ansøgt om for den 4. marts 2013, blev udstedt den 1. marts 2013. Inden skibet kunne forlade havnen, skulle der imidlertid losses 30 containere med affald, og denne operation varede indtil den 7. marts 2013. Efter at anmeldelsesproceduren med Rumænien var afsluttet, kunne skibet påbegynde sin rejse den 15. marts 2013. I Rumænien konstateredes det, at der var ca. 24 000 ton affald om bord.
- 22 Den 4. januar 2013 påklagede Conti afgørelsen af 4. december 2012 til virksomhedstilsynet. Conti gjorde nærmere bestemt gældende, at selskab ikke skulle have været pålagt den anmeldelsesprocedure, der er fastsat ved forordning nr. 1013/2006, fordi det ikke var omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, og det præciserede, at det kun havde underkastet sig denne procedure for at undgå forsinkelser. Ved skrivelse af 3. april 2013 konstaterede virksomhedstilsynet, at den administrative klage var blevet uden genstand.
- 23 Conti anlagde herefter sag ved den forelæggende ret med påstand om, at delstaten Niedersachsen blev dømt til at erstatte selskabets tab, som navnlig fulgte af de omkostninger i forbindelse med anmeldelsesprocedurerne, som det havde måttet bære. Selskabet er af den opfattelse, at det var retsstridigt, at de stoffer, der fandtes ombord på skibet, blev klassificeret som affald, og at der følgelig blev meddelt påbud om at gennemføre disse procedurer. Det har i denne henseende gjort gældende, at et projekt med bortskaffelse af affald i medfør af national ret ikke kunne kræves, da forordning nr. 1013/2006 er til hinder for anvendelsen af national lovgivning, når affald ombord på et skib er bestemt til nyttiggørelse eller bortskaffelse i en anden medlemsstat.
- 24 Den forelæggende ret har anført, at for så vidt som det tab, som Conti har gjort gældende, omfatter omkostningerne til gennemførelse af anmeldelsesproceduren, forudsætter retten til erstatning, at forordning nr. 1013/2006 ikke finder anvendelse på reststofferne fra det i hovedsagen omhandlede skibs haveri. Disse omkostninger er nemlig kun opstået, fordi virksomhedstilsynet anså gennemførelsen af en anmeldelsesprocedure for påkrævet.
- 25 Denne ret er af den opfattelse, at for så vidt som der skulle overføres affald fra Tyskland til Rumænien, var en anmeldelsesprocedure som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 1013/2006 nødvendig. Den er imidlertid i tvivl om, hvorvidt den undtagelsesbestemmelse, der er fastsat i denne forordnings artikel 1, stk. 3, litra b), skulle have fundet anvendelse, og den har fremhævet, at såfremt dette var tilfældet, lå overførslen af de i hovedsagen omhandlede reststoffer uden for den nævnte forordnings anvendelsesområde. I denne henseende er den nævnte ret af den opfattelse, at det hverken fremgår af ordlyden af sidstnævnte bestemmelse, hvoraf fremgår udtrykket »affald opstået om bord på [...] skibe«, af de forarbejder, der gav anledning til vedtagelsen af forordning nr. 1013/2006, af betragtningerne dertil eller af den nævnte forordnings opbygning, at affald og reststoffer, der er opstået ved havarier, skulle være omfattet af denne undtagelsesbestemmelse.
- 26 På denne baggrund har Landgericht München I (den regionale ret i München I, Tyskland) besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »Er rest[stoffer], der er opstået ved et havari, i form af metalskrot og slukningsvand iblandet slam og lastrester om bord på et skib »affald opstået om bord på køretøjer, tog, flyvemaskiner og skibe« i henhold til artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning (EF) nr. 1013/2006?«

## Om anmodningen om genåbning af den mundtlige forhandling

- 27 Efter generaladvokatens fremsættelse af forslaget til afgørelse har delstaten Niedersachsen ved dokument indleveret til Domstolens Justitskontor den 5. april 2019 anmodet om, at retsforhandlingernes mundtlige del genåbnes.
- 28 Til støtte for anmodningen har delstaten Niedersachsen nærmere bestemt gjort gældende, at et afgørende spørgsmål for afgørelsen af tvisten i hovedsagen endnu ikke har været genstand for en reel drøftelse for Domstolen, i det foreliggende tilfælde spørgsmålet om, hvorvidt forordning nr. 1013/2006, henset til dennes artikel 1, stk. 3, litra b), også finder anvendelse, når det pågældende skib befinder sig på åbent hav. Efter delstaten Niedersachsens opfattelse rejser en anvendelse af denne forordning på den første del af *Flaminias* rejse på åbent hav spørgsmålet, om den nævnte forordning er forenelig med folkeretten, nærmere præcist Baselkonventionen. Delstaten Niedersachsen har tilføjet, at såfremt den mundtlige forhandling ikke bliver genåbnet, kan en ny præjudiciel forelæggelse blive nødvendig.
- 29 Det skal i denne henseende bemærkes, at Domstolen i overensstemmelse med procesreglementets artikel 83 til enhver tid, efter at have hørt generaladvokaten, ved kendelse kan bestemme, at retsforhandlingernes mundtlige del skal genåbnes, navnlig hvis den finder, at sagen er utilstrækkeligt oplyst, eller såfremt en part, efter at denne del af retsforhandlingerne er afsluttet, er fremkommet med nye oplysninger vedrørende sagens faktiske omstændigheder, som er af afgørende betydning for Domstolens afgørelse, eller såfremt sagen bør afgøres på grundlag af et argument, som ikke har været drøftet af parterne eller de berørte, som er omfattet af artikel 23 i statuten for Den Europæiske Unions Domstol.
- 30 Med anmodningen om genåbning af den mundtlige del af forhandlingen, som delstaten Niedersachsen har indgivet i den foreliggende sag, gøres der imidlertid ikke nogen nye faktiske omstændigheder gældende, og den tilsigter i det væsentlige, at Domstolen udtaler sig om to spørgsmål, som den forelæggende ret ikke har stillet, vedrørende dels anvendeligheden af forordning nr. 1013/2006, når det pågældende skib befinder sig på åbent hav, dels gyldigheden af den i denne forordnings artikel 1, stk. 3, litra b), fastsatte undtagelse, henset til Baselkonventionen.
- 31 Domstolen råder desuden over alle de nødvendige oplysninger til at træffe afgørelse, og den skal ikke behandle nærværende sag på grundlag af et argument, der ikke er blevet drøftet mellem parterne og de berørte, som er omfattet af artikel 23 i statuten for Den Europæiske Unions Domstol.
- 32 Under disse omstændigheder finder Domstolen efter at have hørt generaladvokaten, at det er ufornuddent at anordne en genåbning af retsforhandlingernes mundtlige del.

## Det præjudicielle spørgsmål

- 33 Med spørgsmålet ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006 skal fortolkes således, at reststoffer i form af metalskrot og slukningsvand iblandet slam og lastrester som det i hovedsagen omhandlede, der er opstået ved et havari ombord på et skib, skal anses for at være affald opstået om bord på skibe som omhandlet i denne bestemmelse.
- 34 Det skal indledningsvis præciseres, at det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at de i hovedsagen omhandlede reststoffer, da de er stoffer eller genstande, som indehaveren agter at skille sig af med, er omfattet af begrebet »affald« som omhandlet i artikel 2, nr. 1), i forordning nr. 1013/2006, der henviser til den definition, som er givet af dette begreb i artikel 1, stk. 1, litra a), i direktiv 2006/12, som siden er blevet erstattet af artikel 3, stk. 1, i direktiv 2008/98, der indeholder en i det væsentlig tilsvarende definition af dette begreb.

- 35 Efter denne indledende præcisering bemærkes, at artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006 udelukker affald opstået om bord på køretøjer, tog, flyvemaskiner og skibe, indtil dette affald losses med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse, fra denne forordnings anvendelsesområde.
- 36 Som den forelæggende ret har anført, følger det heraf, at såfremt det i hovedsagen omhandlede affald skulle anses for at være omfattet af denne bestemmelse, ville forordning nr. 1013/2006 ikke kunne anvendes på dette affald indtil det tidspunkt, hvor det forlod skibet med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse.
- 37 Ifølge Domstolens faste praksis skal der ved fortolkningen af en EU-retlig bestemmelse ikke blot tages hensyn til dennes ordlyd, men også til den sammenhæng, hvori den indgår, og til de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af (dom af 17.10.2018, Günter Hartmann Tabakvertrieb, C-425/17, EU:C:2018:830, præmis 18 og den deri nævnte retspraksis).
- 38 Det skal endvidere bemærkes, at da artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006 indeholder en undtagelse fra anvendelsen af forordningens bestemmelser, skal denne principielt fortolkes indskrænkende. Når dette er sagt bemærkes, at dette princip om indskrænkende fortolkning dog ikke betyder, at de ord, som i denne bestemmelse anvendes til at definere rækkevidden af den undtagelse, der er fastsat deri, skal fortolkes således, at undtagelsen fratages sin virkning (jf. analogt dom af 11.9.2014, Fastweb, C-19/13, EU:C:2014:2194, præmis 40 og den deri nævnte retspraksis).
- 39 Hvad for det første angår ordlyden af artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006, fremgår det af denne bestemmelse, at affaldet kun er omfattet af undtagelsen fra denne forordnings anvendelsesområde, når det er opstået ombord på bl.a. et skib og ikke er blevet losset fra dette.
- 40 I denne henseende skal det fremhæves, dels, at denne bestemmelse ikke indeholder nogen angivelse med hensyn til affaldets oprindelse eller måden, hvorpå dette er opstået ombord på det pågældende skib.
- 41 Som generaladvokaten har anført i punkt 47 i forslaget til afgørelse, har EU-lovgiver begrænset sig til i artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006 at præcisere det sted, hvor affaldet skal være opstået, nemlig ombord på bl.a. et skib, uden at stille særlige krav for så vidt angår de omstændigheder, hvorunder dette affald er opstået.
- 42 Dels følger det af den sædvanlige betydning af udtrykket »indtil dette affald losses«, der er anvendt i artikel 1, stk. 3, litra b), at denne bestemmelse, for så vidt angår et skib, kun finder anvendelse så længe det pågældende affald ikke har forladt skibet for at blive overført med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse.
- 43 Det følger således af ordlyden af artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006, at den undtagelse fra denne forordnings anvendelsesområde, der er fastsat i denne bestemmelse, finder anvendelse på affald opstået om bord på et skib, uafhængigt af omstændighederne, hvorunder dette affald er opstået, indtil det tidspunkt, hvor affaldet forlader dette skib med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse.
- 44 For det andet underbygges denne konklusion af den nævnte bestemmelses sammenhæng. Denne forordnings artikel 1, stk. 3, litra a), omhandler nemlig losning på land af affald opstået ved bl.a. skibes normale drift, herunder spildevand og reststoffer, for så vidt som disse reguleres af Marpolkonvention 73/78 eller andre bindende internationale retsakter.
- 45 I modsætning til ordlyden af artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006, omhandler denne forordnings artikel 1, stk. 3, litra a), således udtrykkeligt affald opstået ved den normale drift af bl.a. et skib, hvilket bekræfter den omstændighed, at den undtagelse, der er fastsat i den første af disse bestemmelser, som ikke indeholder en sådan præcisering, omfatter affald opstået ombord på et skib uafhængigt af de omstændigheder, hvorunder dette er opstået.



- 46 For det tredje rejses der ikke tvivl om den fortolkning af artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006, der følger af ordlyden af denne bestemmelse og af den sammenhæng, hvori den indgår, ved det formål, som forordningen forfølger.
- 47 Det fremgår ganske vist af artikel 1, stk. 1, i forordning nr. 1013/2006 og af syvende betragtning dertil, at denne forordning fastsætter procedurerne og kontrolordningerne, der finder anvendelse på overførsel af affald på en sådan måde, at der tages hensyn til behovet for at bevare, beskytte og forbedre miljøkvaliteten og folkesundheden. Navnlig følger det af denne forordnings artikel 3, stk. 1, og artikel 4, stk. 1, sammenholdt med 14. betragtning dertil, at overførsel af affald mellem medlemsstater til bortskaffelse og farligt affald til nyttiggørelse skal anmeldes forudgående og skriftligt til de kompetente myndigheder, således at disse myndigheder kan træffe alle nødvendige foranstaltninger til beskyttelse af folkesundheden og miljøet (dom af 26.11.2015, Total Waste Recycling, C-487/14, EU:C:2015:780, præmis 29 og den deri nævnte retspraksis).
- 48 Dette miljøbeskyttelsesformål, der forfølges med forordning nr. 1013/2006, kræver dog ikke, til trods for den klare udelukkelse, der er fastsat i denne forordnings artikel 1, stk. 3, litra b), at flytning af affald opstået ombord på et skib på tilfældig måde, underlægges reglerne i den nævnte forordning og navnlig i overensstemmelse med dennes artikel 3, stk. 1, forpligtelsen til forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke. I betragtning af den pludselige og uforudsigelige opståen af denne art af affald vil det nemlig for den ansvarlige for det pågældende skib i praksis være umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt rettidigt at få kendskab til informationer, der er nødvendige for en korrekt anvendelse af disse regler, som skal sikre en effektiv overvågning og kontrol med overførsel af det nævnte affald som omhandlet i denne forordning.
- 49 Den nævnte ansvarlige vil således efter al sandsynlighed ikke i tilfælde af affald, der er opstået ved et havari som det i hovedsagen omhandlede affald, inden denne lægger til i havnen, være i stand til at kende og fremlægge alle de informationer, der kræves i de formularer, der fremgår af bilag I A og I B til forordning nr. 1013/2006, som vedrører bl.a. betegnelsen, sammensætningen og identificeringen af affaldet samt arten af den tilsigtede bortskaffelses- eller nyttiggørelsesoperation.
- 50 Som generaladvokaten har anført i punkt 65 i forslaget til afgørelse, skal det i øvrigt bemærkes, at anvendelsen af de regler, der er fastsat ved forordning nr. 1013/2006, på affald opstået ombord på et skib efter et havari på åbent hav, kunne føre til, at skibets indsejling til en sikker havn blev forsinket, hvilket ville øge risikoen for forurening af havene og således skade det formål, der forfølges med denne forordning.
- 51 Det skal imidlertid fremhæves, at den undtagelse, der er fastsat i artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006, ikke kan finde anvendelse, når der foreligger misbrug fra de ansvarlige for det pågældende skibs side. Et sådant misbrug foreligger bl.a. ved adfærd, der har til formål overdrevent og uden begrundelse at forsinke løsningen af affaldet med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse. I denne henseende skal en sådan forsinkelse navnlig bedømmes efter, hvilken type affald der er tale om, og hvor stor en fare det udgør for miljøet og for folkesundheden.
- 52 I det foreliggende tilfælde skal det affald, der er genstand for hovedsagen, idet det blev forårsaget ved et havari ombord på *Flaminia*, da dette skib sejlede på åbent hav, anses for at være opstået ombord på et skib som omhandlet i artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006. Denne bestemmelse finder således anvendelse på dette affald indtil det tidspunkt, hvor det forlader dette skib med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse.
- 53 Det følger af ovenstående betragtninger, at artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1013/2006 skal fortolkes således, at reststoffer i form af metalskrot og slukningsvand iblandet slam og lastrester som de i hovedsagen omhandlede, der er opstået ved et havari ombord på et skib, skal anses for at være

affald opstået om bord på skibe som omhandlet i denne bestemmelse, som følgelig er udelukket fra denne forordnings anvendelsesområde, indtil det losses med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse.

### Sagsomkostninger

- <sup>54</sup> Da sagen i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Femte Afdeling) for ret:

**Artikel 1, stk. 3, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1013/2006 af 14. juni 2006 om overførsel af affald skal fortolkes således, at reststoffer i form af metalskrot og slukningsvand iblandet slam og lastrester som de i hovedsagen omhandlede, der er opstået ved et havari ombord på et skib, skal anses for at være affald opstået om bord på skibe som omhandlet i denne bestemmelse, som følgelig er udelukket fra denne forordnings anvendelsesområde, indtil det losses med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse.**

Underskrifter