



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2019. gada 16. maijā *

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Vide – Atkritumu sūtījumi – Regula (EK) Nr. 1013/2006 – Atkritumi, uz kuriem attiecas iepriekšējas rakstiskas paziņošanas un piekrišanas procedūra – Sūtījumi Eiropas Savienības iekšienē – 1. panta 3. punkta b) apakšpunkts – Izslēgšana no piemērošanas jomas – Atkritumi, kas radušies uz kuģu klāja – Atkritumi, kas uz kuģa klāja radušies pēc avārijas

Lietā C-689/17

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landgericht München I* (Minhenes I apgabaltiesa, Vācija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2017. gada 29. novembrī un kas Tiesā reģistrēts 2017. gada 8. decembrī, tiesvedībā

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

pret

Land Niedersachsen,

TIESA (piektā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs J. Regans [*E. Regan*], tiesneši K. Likurgs [*C. Lycourgos*] (referents), E. Juhāss [*E. Juhász*], M. Ilešičs [*M. Ilešić*] un I. Jarukaitis [*I. Jarukaitis*],

ģenerālvokāts: H. Saugmandsgors Ēe [*H. Saugmandsgaard Øe*],

sekretārs: D. Dīterts [*D. Dittert*], nodaļas vadītājs,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2018. gada 25. oktobra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *Conti 11. Container Schifffahrts-GmbH & Co. KG MS “MSC Flaminia”* vārdā – *J.-E. Pötschke* un *W. Steingröver, Rechtsanwälte*,
- *Land Niedersachsen* vārdā – *R. van der Hout, advocaat*, un *H. Jacobj, Rechtsanwalt*,
- Eiropas Komisijas vārdā – *A. C. Becker, E. Sanfrutos Cano* un *L. Haasbeek*, pārstāves,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2019. gada 24. janvāra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valoda – vācu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1013/2006 (2006. gada 14. jūnijs) par atkritumu sūtījumiem (OV 2006, L 190, 1. lpp.) 1. panta 3. punkta b) apakšpunktu.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar strīdu starp *Conti 11. Container Schifffahrts-GmbH & Co. KG MS “MSC Flaminia”* (turpmāk tekstā – “*Conti*”) un *Land Niedersachsen* (Lejassaksijas federālā zeme, Vācija) par pienākumu, ko pēdējā minētā noteikusi *Conti*, īstenot paziņošanas procedūru attiecībā uz to atkritumu pārvadāšanu, kuri pēc avārijas atrodas uz kuģa *MSC Flaminia*¹ (turpmāk tekstā – “*Flaminia*”) klāja.

Athilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

Direktīvas par atkritumiem

- 3 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/12/EK (2006. gada 5. aprīlis) par atkritumiem (OV 2006, L 114, 9. lpp.) 1. panta 1. punktā bija paredzēts:

“Šajā direktīvā:

- a) “atkritumi” ir jebkura viela vai priekšmets, kas iekļauts I pielikumā noteiktajās kategorijās un no kā īpašnieks atbrīvojas, ir nodomājis atbrīvoties vai ir spiests atbrīvoties;

[..].”

- 4 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/98/EK (2008. gada 19. novembris) par atkritumiem un par dažu direktīvu atcelšanu (OV 2008, L 312, 3. lpp.), ar ko tika atcelta Direktīva 2006/12, 3. pantā ir noteikts:

“Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- 1) “atkritumi” ir jebkura viela vai priekšmets, no kā īpašnieks atbrīvojas, ir nodomājis atbrīvoties vai ir spiests atbrīvoties;

[..].”

Regula Nr. 1013/2006

- 5 Saskaņā ar Regulas Nr. 1013/2006 1., 7. un 14. apsvērumu:

“(1) Šīs regulas galvenais un dominējošais mērķis un sastāvdaļa ir vides aizsardzība, un tās ietekmei uz starptautisko tirdzniecību ir tikai gadījuma raksturs.

[..]

¹ Skat. *Vade-mecum* 135. punktu.

(7) Ir svarīgi atkritumu sūtījumu uzraudzību un kontroli organizēt un reglamentēt tā, lai ņemtu vērā vajadzību saglabāt, aizsargāt un uzlabot vides kvalitāti un cilvēku veselību, kā arī veicinātu vienādu regulas piemērošanu visā [Savienībā].

[..]

(14) Attiecībā uz to atkritumu sūtījumiem, kas paredzēti apglabāšanai, un uz to reģenerācijai paredzēto atkritumu sūtījumiem, kas nav uzskaitīti III, IIIA vai IIIB pielikumā, ir lietderīgi nodrošināt optimālu uzraudzību un kontroli, prasot iepriekšēju rakstisku piekrišanu šādiem sūtījumiem. Savukārt šādai procedūrai būtu jāparedz iepriekšēja paziņošana, kas ļauj pienācīgi informēt kompetentās iestādes, lai tās varētu veikt visus vajadzīgos pasākumus cilvēku veselības un vides aizsardzībai. Tas arī ļautu šīm iestādēm izteikt pamatotus iebildumus pret šādiem sūtījumiem.”

6 Šīs regulas 1. pantā ir noteikts:

“1. Ar šo regulu nosaka procedūras un kontroles režīmus atkritumu sūtīšanas jomā atkarībā no sūtījuma izcelsmes, galamērķa un maršruta, sūtīto atkritumu veida un apstrādes veida, kas tiek piemērota atkritumiem to galamērķa punktā.

[..]

3. Šī regula neattiecas uz:

- a) tādu atkritumu izkraušanu krastā, ko radījusi parasta kuģu darbība un platformu darbība atklātā jūrā, ietverot notekūdeņus un nosēdumus, ar nosacījumu, ka uz šādiem atkritumiem attiecas prasības, kas iekļautas Starptautiskajā konvencijā par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu, [kura parakstīta Londonā 1973. gada 2. novembrī un papildināta ar 1978. gada 17. februāra protokolu] (*Marpol 73/78*), vai citi saistoši starptautiskie instrumenti;
- b) atkritumiem, kas radušies transportlīdzekļos, vilcienos, lidmašīnās un uz kuģiem līdz brīdim, kad šādi atkritumi tiek izkrauti reģenerācijas vai apglabāšanas nolūkā;

[..].”

7 Saskaņā ar minētās regulas 2. pantu:

“Šajā regulā:

- 1) “atkritumi” ir atkritumi, kā definēts Direktīvas [2006/12] 1. panta 1. punkta a) apakšpunktā;

[..]

- 34) “sūtījums” ir atkritumu pārvadāšana reģenerācijas vai apglabāšanas nolūkā [..]

[..].”

8 Šīs pašas regulas 3. panta 1. punktā ir noteikts:

“Uz šādu atkritumu sūtījumiem attiecas iepriekšējas rakstiskas paziņošanas un piekrišanas procedūra, kas noteikta šīs sadaļas noteikumos:

a) ja sūtījums paredzēts apglabāšanas darbībām:

visi atkritumi;

b) ja sūtījums paredzēts reģenerācijas darbībām:

- i) atkritumi, kas uzskaitīti IV pielikumā, tostarp [1989. gada 22. martā parakstītās] Bāzeles Konvencijas [par bīstamo atkritumu starptautisko pārvadājumu un to apglabāšanas kontroli, kura Eiropas Ekonomikas kopienas vārdā apstiprināta ar Padomes 1993. gada 1. februāra Lēmumu 93/98/EEK (OV 1993, L 39, 1. lpp.),] II un VIII pielikumā uzskaitītie atkritumi;
- ii) atkritumi, kas uzskaitīti IVA pielikumā;
- iii) atkritumi, kas nav klasificēti vienā pozīcijā III, IIIB, IV vai IVA pielikumā;
- iv) atkritumu maisījumi, kas nav klasificēti vienā pozīcijā III, IIIB, IV vai IVA pielikumā, ja vien tie nav uzskaitīti IIIA pielikumā.”

9 Regulas Nr. 1013/2006 4. pantā ir paredzēts:

“Ja paziņotājs vēlas sūtīt atkritumus, kā minēts 3. panta 1. punkta a) vai b) apakšpunktā, tas iesniedz iepriekšēju rakstisku paziņojumu kompetentajai nosūtīšanas iestādei un ar tās starpniecību, kā arī, vispārēja paziņojuma gadījumā, rīkojas saskaņā ar 13. panta noteikumiem.

Iesniedzot paziņojumu, ievēro šādas prasības:

1) Paziņojuma un pārvietošanas dokumenti:

Paziņošanu veic, izmantojot šādus dokumentus:

- a) paziņojuma dokumentu, kas dots IA pielikumā; un
- b) pārvietošanas dokumentu, kas dots IB pielikumā.

Iesniedzot paziņojumu, paziņotājs aizpilda paziņojuma dokumentu un, ja vajadzīgs, arī pārvietošanas dokumentu.

[..]

Paziņojuma dokumentu un pārvietošanas dokumentu paziņotājam izsniedz kompetentā nosūtīšanas iestāde.

[..]”

Vācijas tiesības

10 Saskaņā ar 2. panta 2. punkta 13) apakšpunktu 2012. gada 24. februāra *Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen* (*Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG*) (Likums par atkritumu aprites ekonomiku un atkritumu videi drošu apglabāšanu) (*BGBI.* 2012 I, 212. lpp.) noteikumi nav piemērojami kuģu atkritumu un kravu atlieku savākšanai un nosūtīšanai, ciktāl šos jautājumus reglamentē federālie vai federālās zemes tiesību akti, pamatojoties uz starptautiskajām vai starpvalstu konvencijām.

- 11 *Niedersächsisches Abfallgesetz* (Likums par Lejassaksijas federālās zemes atkritumiem) 32. pantā ir noteikts:

“Saskaņā ar šā likuma noteikumiem

[..]

6. Kuģu atkritumi ir:

- a) visi atkritumi (tostarp notekūdeņi un atliekas, kas nav kravu atliekas), kas ir radušies uz kuģa un uz ko attiecas [*Marpol* konvencijas 73/78] I, IV un V pielikums, kā arī
- b) atkritumi, kas ir saistīti ar kravu un kas ir definēti [*Marpol* konvencijas 73/78] īstenošanai paredzēto direktīvu 1.7.5. punktā;

7. Kravu atliekas ir kravas atlikumi uz kuģa klāja, kas paliek kravas tilpnēs vai tvertnēs pēc izkraušanas procedūrām un tīrīšanas operācijām, ieskaitot iekraušanas/izkraušanas pārpalikumus un noplūdes.”

- 12 Saskaņā ar Likuma par Lejassaksijas federālās zemes atkritumiem 35. panta 1. punktu kuģa kapteiņi vai kapteinim ir pienākums pirms ostas pamešanas visus kuģa atkritumus ievietot tiem paredzētā ostas iekārtā. Šī likuma 36. panta 1. punktā šāds pats pienākums ir noteikts saistībā ar kravas atliekām.

Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

- 13 *Flaminia* ir konteinerkuģis, kas pieder *Conti* un kas pamatlietā aplūkotajā laikposmā kuģoja ar Vācijas karogu.
- 14 2012. gada 14. jūlijā, veicot braucienu no Čārlstonas [*Charleston*] (Amerikas Savienotās Valstis) uz Antverpeni (Beļģija), uz šī kuģa klāja, uz kura atradās 4808 konteineri, no kuriem 151 bija tā sauktais “bīstamo kravu konteiners”, izcēlās ugunsgrēks un notika sprādzieni. Pēc ugunsgrēka nodzēšanas *Conti* 2012. gada 21. augustā saņēma atļauju kuģi aizvilkt uz Vācijas teritoriālajiem ūdeņiem. Saskaņā ar *Havariekommando* (Avāriju operatīvās vadības centrs, Vācija) 2012. gada 25. augusta vēstuli *Conti* bija noteikts pienākums izstrādāt turpmākas rīcības plānu un nosaukt iespējamus ligumpartnerus atbilstošu pasākumu veikšanai.
- 15 2012. gada 9. septembrī kuģis tika aizvilkt uz Vilhelmshāfeni [*Wilhelmshaven*] (Vācija).
- 16 *Conti* Vācijas iestādēm apsoliya nodrošināt kuģa drošu nogādāšanu uz kuģu remonta rūpnīcu Mangalijā [*Mangalia*] (Rumānija) un garantēt atbilstošu rīcību ar vielām, kas atrodas uz kuģa klāja.
- 17 Ar 2012. gada 30. novembra vēstuli *Niedersächsisches Umweltministerium* (Lejassaksijas Vides ministrija, Vācija) informēja *Conti*, ka pats kuģis, “kā arī uz kuģa esošais izlietotais ūdens, dubļi un metāllūžņi ir kvalificējami kā “atkritumi” un ka līdz ar to ir jāīsteno paziņošanas procedūra. Ar 2012. gada 3. decembra vēstuli *Conti* apstrīdēja šo vērtējumu.
- 18 Ar 2012. gada 4. decembra lēmumu *Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg* (Oldenburgas Komercedarbības uzraudzības dienests, Vācija) (turpmāk tekstā – “Uzraudzības dienests”) noteica *Conti* pienākumu īstenot paziņošanas procedūru tāpēc, ka uz kuģa atrodas metāllūžņi, kā arī ar dubļiem un kravas atliekām sajaukts izlietotais ūdens. Turklāt *Conti* tika aizliegts pirms paziņošanas procedūras pabeigšanas un pārbaudāma atkritumu aizvākšanas plāna iesniegšanas vācu valodā pārvietot kuģi no tā pašreizējās atrašanās vietas.

- 19 2012. gada 21. decembrī ugunsgrēkā neskartā krava bija izkrauta un kuģa derīgums kuģošanai līdz 6 metru viļņu augstumam bija apstiprināts.
- 20 Tika uzsākta un pabeigta paziņošanas procedūra izlietotā ūdens nosūtīšanai uz Dāniju. 2013. gada 18. februārī tika uzsāktas izlietotā ūdens savākšanas darbības. Kad bija iespējams paredzēt, cik daudz izlietotā ūdens nevarēs savākt, 2013. gada 26. februārī tika uzsākta nākošā paziņošanas procedūra ar Rumāniju.
- 21 Atļauja pamest ostu, kuru tika lūgts izsniegt attiecībā uz 2013. gada 4. martu, tika izsniegta 2013. gada 1. martā. Tomēr, pirms kuģis varēja pamest ostu, no tā bija jāizkrauj 30 konteineri ar atkritumiem, un šīs darbības termiņš tika pagarināts līdz 2013. gada 7. martam. Pēc paziņošanas procedūras ar Rumāniju pabeigšanas kuģis 2013. gada 15. martā varēja uzsākt savu braucienu. Rumānijā tika konstatēts, ka uz kuģa atrodas apmēram 24 000 tonnu atkritumu.
- 22 2013. gada 4. janvārī *Conti* Uzraudzības dienestā iesniedza administratīvu sūdzību pret 2012. gada 4. decembra lēmumu. Tā būtībā norāda, ka tai nebija jānosaka pienākums īstenot Regula Nr. 1013/2006 paredzēto paziņošanas procedūru, jo tā neietilpst šīs regulas piemērošanas jomā, un precizēja, ka tā šai procedūrai bija pakļauta, tikai lai izvairītos no nokavējuma. Ar 2013. gada 3. aprīļa vēstuli Uzraudzības dienests konstatēja, ka administratīvā sūdzība ir zaudējusi priekšmetu.
- 23 Tad *Conti* iesniedza prasību iesniedzējtiesā, lūdzot piespriest Lejassaksijas federālajai zemei atlīdzināt kaitējumu, kas it īpaši izriet no paziņošanas procedūras izmaksām, kuras tai bija jāsedz. Šī sabiedrība uzskata, ka bija nelikumīgi par atkritumiem kvalificēt vielas, kas atrodas kuģī, un līdz ar to izdot rīkojumu īstenot šīs procedūras. Tā šajā ziņā norāda, ka atkritumu apglabāšanas projekts saskaņā ar valsts tiesībām nevarēja tikt pieprasīts, jo Regula Nr. 1013/2006 rada šķēršļus valsts tiesību piemērošanai, ja atkritumus uz kuģa klāja ir paredzēts reģenerēt vai apglabāt citā dalībvalstī.
- 24 Iesniedzējtiesa uzskata, ka, tā kā *Conti* norādītais kaitējums ietver paziņošanas procedūras īstenošanas izmaksas, tiesību uz kaitējuma atlīdzināšanu esamība nozīmē, ka Regula Nr. 1013/2006 nav piemērojama tādas avārijas atliekām, kāda bija notikusi uz kuģa pamatlietā. Šīs izmaksas esot radušās tikai tādēļ, ka Uzraudzības dienests uzskatīja par vajadzīgu veikt paziņošanas procedūru.
- 25 Šī tiesa uzskata, ka, ciktāl atkritumi bija jānosūta no Vācijas uz Rumāniju, paziņošanas procedūra Regulas Nr. 1013/2006 3. panta 1. punkta izpratnē bija vajadzīga. Tomēr tā vēlas noskaidrot, vai bija piemērojams šīs regulas 1. panta 3. punkta b) apakšpunktā paredzētais atkāpes noteikums, un uzsver, ka, ja tas tā bija, pamatlietā aplūkoto atlieku nosūtīšana bija ārpus minētās regulas piemērošanas jomas. Šajā ziņā minētā tiesa uzskata, ka ne no šī pēdējā minētā noteikuma, kurā ir ietverta frāze “atkritumi, kas radušies [...] uz kuģiem”, formulējuma, ne no sagatavošanas dokumentiem, kuru rezultātā tika pieņemta Regula Nr. 1013/2006, ne no pēdējās minētās apsvērumiem, ne arī no minētās regulas uzbūves neizriet, ka šim atkāpes noteikumam būtu jāattiecas uz atkritumiem un atliekām, kas radušies avārijas dēļ.
- 26 Šādos apstākļos *Landgericht München I* (Minhenes I apgabaltiesa, Vācija) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:
- “Vai atliekas metāllūžņu un ar dubļiem un kravas atliekām sajaukta izlietota ūdens formā, kas ir radušās avārijas rezultātā un atrodas uz kuģa, ir “atkritumi, kas radušies transportlīdzekļos, vilcienos, lidmašīnās un uz kuģiem” Regulas Nr. 1013/2006 1. panta 3. punkta b) apakšpunkta izpratnē?”

Par pieteikumu mutvārdu procesa atkārtotai sākšanai

- 27 Pēc ģenerālvokāta secinājumu sniegšanas Lejassaksijas federālā zeme ar 2019. gada 5. aprīli Tiesas kancelejā iesniegtu dokumentu lūdza izdot rīkojumu atkārtoti sākt tiesvedības mutvārdu daļu.

- 28 Sava lūguma pamatojumam Lejassaksijas federālā zeme būtībā norāda, ka Tiesā vēl nav īsti apspriests pamatlietas atrisinājumam izšķirošs jautājums, šajā gadījumā tas, vai, ņemot vērā Regulas Nr. 1013/2006 1. panta 3. punkta b) apakšpunktu, tā ir piemērojama arī tad, ja attiecīgais kuģis atrodas atklātā jūrā. Lejassaksijas federālā zeme uzskata, ka šīs regulas piemērošana pirmajam *Flaminia* brauciena maršrutam, kas veikts atklātā jūrā, rada jautājumu, vai minētā regula ir saderīga ar starptautiskajām publiskajām tiesībām, konkrētāk, ar Bāzeles konvenciju. Lejassaksijas federālā zeme piebilst, ka, ja netiktu atkārtoti uzsākta tiesvedības mutvārdu daļa, nākotnē varētu izrādīties, ka ir jāiesniedz jauns lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu.
- 29 Šajā ziņā ir jānorāda, ka saskaņā ar Tiesas Reglamenta 83. pantu, tā, uzklaušījusi ģenerālvokātu, var jebkurā brīdī izdot rīkojumu par tiesvedības mutvārdu daļas atkārtotu sākšanu, it īpaši, ja tā uzskata, ka tai nav pietiekamas informācijas, vai ja kāds lietas dalībnieks pēc šīs daļas pabeigšanas iesniedz ziņas par jaunu faktu, kam var būt izšķiroša ietekme uz Tiesas nolēmumu, vai arī ja lieta ir jāizskata, pamatojoties uz argumentu, kuru lietas dalībnieki vai Eiropas Savienības Tiesas statūtu 23. pantā minētās ieinteresētās personas nav apspriedušas.
- 30 Šajā gadījumā Lejassaksijas federālās zemes iesniegtajā lūgumā atkārtoti sākt tiesvedības mutvārdu daļu nav norādīts neviens jauns fakts un būtībā tajā ir lūgts, lai Tiesa lemtu par diviem jautājumiem, ko iesniedzējtiesa nav uzdevusi un kuri attiecas, pirmkārt, uz Regulas Nr. 1013/2006 piemērojamību, ja attiecīgais kuģis atrodas atklātā jūrā, un, otrkārt, uz šīs regulas 1. panta 3. punkta b) apakšpunkta paredzētā izņēmuma attiecībā uz Bāzeles konvenciju spēkā esamību.
- 31 Turklāt Tiesas rīcībā ir visa informācija, kas ir vajadzīga, lai pieņemtu lēmumu, un tai šī lieta nav jāizskata, pamatojoties uz argumentu, kuru lietas dalībnieki un Eiropas Savienības Tiesas statūtu 23. pantā minētās ieinteresētās personas nav apspriedušas.
- 32 Šādos apstākļos Tiesa, uzklaušījusi ģenerālvokātu, uzskata, ka nav pamata izdot rīkojumu par tiesvedības mutvārdu daļas atkārtotu sākšanu.

Par prejudiciālo jautājumu

- 33 Uzdodot jautājumu, iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 1013/2006 1. panta 3. punkta b) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka pamatlietā aplūkotās atliekas metāllūžņu un ar dubļiem un kravas atliekām sajaukta izlietotā ūdens formā, kas ir radušās avārijas rezultātā un atrodas uz kuģa, ir jāuzskata par atkritumiem, kuri ir radušies uz kuģiem šīs tiesību normas izpratnē.
- 34 Vispirms ir jāprecizē, ka no iesniedzējtiesas lēmuma izriet, ka pamatlietā aplūkotās atliekas, ciktāl tās ir vielas vai priekšmeti, kuru īpašniekam ir nodoms no tiem atbrīvoties, ietilpst jēdzienā “atkritumi” Regulas Nr. 1013/2006 2. panta 1. punkta izpratnē, kurā ir atsauce uz definīciju, kas šim jēdzienam ir sniegta Direktīvas 2006/12 1. panta 1. punkta a) apakšpunktā un pēc tam aizstāta ar Direktīvas 2008/98 3. panta 1. punktu, kurā ir ietverta būtībā līdzīga minētā jēdziena definīcija.
- 35 Ņemot vērā šo precizējumu, ir jāatgādina, ka ar Regulas Nr. 1013/2006 1. panta 3. punkta b) apakšpunkta atkritumi, kas ir radušies transportlīdzekļos, vilcienos, lidmašīnās un uz kuģiem, no šīs regulas piemērošanas jomas ir izslēgti līdz brīdim, kad šādi atkritumi tiek izkrauti reģenerācijas vai apglabāšanas nolūkā.
- 36 No tā izriet, kā to norāda iesniedzējtiesa, ka gadījumā, ja pamatlietā aplūkotie atkritumi būtu jāuzskata par tādiem, uz kuriem attiecas šī tiesību norma, Regula Nr. 1013/2006 tiem nebūtu piemērojama līdz brīdim, kad tie ir izkrauti no kuģa reģenerācijas vai apglabāšanas nolūkā.

- 37 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru, interpretējot Savienības tiesību normu, ir jāņem vērā ne tikai tās teksts, bet arī tās konteksts un ar tiesisko regulējumu, kurā šī norma ir ietverta, izvirzītie mērķi (spriedums, 2018. gada 17. oktobris, *Günter Hartmann Tabakvertrieb*, C-425/17, EU:C:2018:830, 18. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 38 Turklāt ir jānorāda, ka, tā kā Regulas Nr. 1013/2006 1. panta 3. punkta b) apakšpunktā ir paredzēta atkāpe no šīs regulas noteikumu piemērošanas, tas principā ir interpretējams šauri. To ņemot vērā, šīs šauras interpretācijas princips tomēr nevar nozīmēt, ka formulējums, kas minētajā tiesību normā ir izmantots, lai definētu tajā paredzētās atkāpes piemērojamību, būtu interpretējams tādējādi, ka šīs interpretācijas rezultātā tas zaudētu savu iedarbību (pēc analogijas skat. spriedumu, 2014. gada 11. septembris, *Fastweb*, C-19/13, EU:C:2014:2194, 40. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 39 Pirmkārt, runājot par Regulas Nr. 1013/2006 1. panta 3. punkta b) apakšpunkta formulējumu, no šīs tiesību normas izriet, ka, lai uz atkritumiem attiektos šī izslēgšana no šīs regulas piemērošanas jomas, tiem ir jābūt radītiem uz kuģa un tie nedrīkst būt izkrauti no tā.
- 40 Šajā ziņā ir svarīgi uzsvērt, pirmkārt, ka šajā tiesību normā nav nevienas norādes par atkritumu izcelsmi vai par veidu, kādā tie ir radušies uz attiecīgā kuģa klāja.
- 41 Kā ģenerālvokāts to ir norādījis secinājumu 47. punktā, Savienības likumdevējs Regulas Nr. 1013/2006 1. panta 3. punkta b) apakšpunktā ir tikai precizējis vietu, kur atkritumiem ir jārodas, proti, uz kuģa klāja, nenosakot īpašas prasības attiecībā uz apstākļiem, kādos šie atkritumi ir radušies.
- 42 Otrkārt, no šī 1. panta 3. punkta b) apakšpunktā izmantotās frāzes “līdz brīdim, kad šādi atkritumi tiek izkrauti” parastās nozīmes izriet, ka saistībā ar kuģi šī tiesību norma ir piemērojama tikai tad, ja attiecīgie atkritumi nav tikuši izkrauti no šī kuģa, lai tiktu nosūtīti to reģenerācijas vai apglabāšanas nolūkā.
- 43 Tādējādi no Regulas Nr. 1013/2006 1. panta 3. punkta b) apakšpunkta formulējuma izriet, ka šajā tiesību normā paredzētā izslēgšana no šīs regulas piemērošanas jomas ir piemērojama atkritumiem, kas ir radušies uz kuģa, neatkarīgi no apstākļiem, kādos šādi atkritumi ir radušies, līdz brīdim, kad šie atkritumi tiek izkrauti no šī kuģa to reģenerācijas vai apglabāšanas nolūkā.
- 44 Otrkārt, šo secinājumu apstiprina minētās tiesību normas konteksts. Šīs regulas 1. panta 3. punkta a) apakšpunkts attiecas uz tādu atkritumu izkraušanu krastā, ko ir radījusi parasta kuģu darbība, ietverot notekūdeņus un nosēdumus, ciktāl tie ir reglamentēti *Marpol* konvencijā 73/78 vai citos saistošos starptautiskos instrumentos.
- 45 Tādējādi, pretēji Regulas Nr. 1013/2006 1. panta 3. punkta b) apakšpunkta formulējumam, šīs regulas 1. panta 3. punkta a) apakšpunkts skaidri attiecas uz atkritumiem, kurus ir radījusi parasta kuģu darbība, un tas apstiprina, ka pirmajā no šiem noteikumiem, kurā nav šāda precizējuma, paredzētā izslēgšana attiecas uz atkritumiem, kas ir radušies uz kuģa klāja, neatkarīgi no apstākļiem, kādos tie ir radušies.
- 46 Treškārt, Regulas Nr. 1013/2006 1. panta 3. punkta b) apakšpunkta interpretāciju, kas izriet no šī noteikuma formulējuma, kā arī no konteksta, kādā tas iekļaujas, neliek apšaubīt ar šo regulu izvirzītais mērķis.
- 47 Protams, no Regulas Nr. 1013/2006 1. panta 1. punkta un 7. apsvēruma izriet, ka ar šo regulu tiek noteiktas procedūras un kontroles režīmi, kas ir piemērojami atkritumu sūtījumiem tā, lai tiktu ņemta vērā vajadzība saglabāt, aizsargāt un uzlabot vides kvalitāti un cilvēku veselību. It īpaši no šīs regulas 3. panta 1. punkta un 4. panta 1. punkta, aplūkoti kopā ar tās 14. apsvērumu, izriet, ka par atkritumu, ko ir paredzēts apglabāt, un bīstamo atkritumu, kurus ir paredzēts reģenerēt, sūtījumiem

starp dalībvalstīm iepriekš rakstveidā ir jāpaziņo kompetentajām iestādēm, lai tās varētu veikt pasākumus, kas ir vajadzīgi cilvēku veselības un vides aizsardzībai (spriedums, 2015. gada 26. novembris, *Total Waste Recycling*, C-487/14, EU:C:2015:780, 29. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 48 Tomēr ar šo Regulā Nr. 1013/2006 izvirzīto vides aizsardzības mērķi nevar tikt prasīts, lai, neraugoties uz šīs regulas 1. panta 3. punkta b) apakšpunktā paredzēto skaidro izslēgšanu, tādu atkritumu pārvietošanai, kas uz kuģa klāja ir radušies nejauši, tiktu piemēroti minētās regulas noteikumi un, it īpaši, saskaņā ar tās 3. panta 1. punktu – iepriekšējas rakstiskas paziņošanas un piekrišanas pienākums. Ņemot vērā šāda veida atkritumu rašanās pēkšņo un neparedzamo raksturu, attiecīgā kuģa atbildīgajai personai ir praktiski neiespējami vai pārmērīgi grūti spēt laikus uzzināt informāciju, kas ir vajadzīga, lai pareizi piemērotu šos noteikumus, kuru mērķis ir garantēt minēto atkritumu sūtījumu efektīvu uzraudzību un kontroli šīs pašas regulas izpratnē.
- 49 Tādējādi tādu atkritumu gadījumā, kas ir radušies avārijas rezultātā, piemēram, pamatlietā aplūkoto atkritumu gadījumā, minētā atbildīgā persona pirms pietāšanās ostā nepārprotami nespēja uzzināt un sniegt visu informāciju, kas ir prasīta veidlapās, kuras ir ietvertas Regulā Nr. 1013/2006 IA un IB pielikumā, kas attiecas uz atkritumu nosaukumu, sastāvu un identifikāciju, kā arī uz paredzēto apglabāšanas vai reģenerācijas darbību veidu.
- 50 Turklāt ir jānorāda, kā ģenerālvokāts to ir darījis secinājumu 65. punktā, ka tas, ka Regulā Nr. 1013/2006 paredzētie noteikumi tika piemēroti atkritumiem, kuri bija radušies uz kuģa pēc avārijas atklātā jūrā, varēja aizkavēt kuģa iebraukšanu drošā ostā, un tas varēja palielināt jūras piesārņojuma risku un tādējādi kaitēt šīs regulas mērķim.
- 51 Tomēr ir svarīgi uzsvērt, ka Regulā Nr. 1013/2006 1. panta 3. punkta b) apakšpunktā paredzētā izslēgšana nevar būt piemērojama tādas ļaunprātības gadījumā, ko ir pieļāvušas par attiecīgo kuģi atbildīgās personas. Šādu ļaunprātību veido it īpaši rīcība, kuras mērķis ir pārmērīgi vai bez pamatojuma aizkavēt atkritumu izkraušanu to reģenerācijas vai apglabāšanas nolūkā. Šajā ziņā šāda kavēšanās ir jānovērtē atkarībā no šo atkritumu rakstura un no draudu, kādus tie rada videi un cilvēku veselībai, nozīmības.
- 52 Šajā gadījumā, tā kā pamatlietā aplūkoto atkritumi radās avārijas, kas notika uz kuģa *Flaminia*, kad tas kuģoja atklātā jūrā, dēļ, ir jāuzskata, ka tie ir radušies uz kuģa Regulā Nr. 1013/2006 1. panta 3. punkta b) apakšpunkta izpratnē. Tādējādi šis noteikums šiem atkritumiem ir piemērojams līdz brīdim, kad atkritumi tiek izkrauti no šī kuģa reģenerācijas vai apglabāšanas nolūkā.
- 53 No iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka Regulā Nr. 1013/2006 1. panta 3. punkta b) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka tādas atliekas metāllūžņu un ar dubļiem un kravas atliekām sajaukta izlietota ūdens formā, kādas tiek aplūkotas pamatlietā un kas ir radušās uz kuģa notikušas avārijas rezultātā, ir jāuzskata par atkritumiem, kas ir radušies uz kuģiem šīs tiesību normas izpratnē un kas tādējādi ir izslēgti no šīs regulas piemērošanas jomas līdz brīdim, kad tie tiek izkrauti reģenerācijas vai apglabāšanas nolūkā.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 54 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (piektā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1013/2006 (2006. gada 14. jūnijs) par atkritumu sūtījumiem 1. panta 3. punkta b) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka tādas atliekas metāllūžņu un ar dubļiem un kravas atliekām sajaukta izlietota ūdens formā, kādas tiek aplūkotas pamatlietā un kas ir radušās uz kuģa notikušas avārijas rezultātā, ir jāuzskata par atkritumiem, kas ir radušies uz kuģiem šīs tiesību normas izpratnē un kas tādējādi ir izslēgti no šīs regulas piemērošanas jomas līdz brīdim, kad tie tiek izkrauti reģenerācijas vai apglabāšanas nolūkā.

[Paraksti]