



Raccolta della giurisprudenza

Causa C-188/23

Land Niedersachsen

contro

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

(domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Oberlandesgericht München)

Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 21 gennaio 2025

«Rinvio pregiudiziale – Ambiente – Spedizione di rifiuti – Direttiva 2006/12/CE – Direttiva 2008/98/CE – Nozione di “rifiuti” – Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento – Articolo 1, paragrafo 4 – Regolamento (CE) n. 1013/2006 – Rifiuti soggetti alla procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte – Spedizioni di rifiuti all’interno dell’Unione europea – Articolo 1, paragrafo 3, lettera b) – Validità – Interpretazione conforme alla Convenzione di Basilea – Rifiuti prodotti a bordo di una nave a seguito di avaria in alto mare – Nozione di “sbarco dei rifiuti” – Sbarco parziale dei rifiuti in un porto sicuro»

1. *Questioni pregiudiziali – Ricevibilità – Necessità di una pronuncia pregiudiziale e pertinenza delle questioni sollevate – Valutazione da parte del giudice nazionale – Presunzione di pertinenza delle questioni sottoposte (Art. 267 TFUE)*

(v. punti 37, 38)

2. *Accordi internazionali – Accordi dell’Unione – Convenzione sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento (Convenzione di Basilea) – Effetti – Primato sugli atti di diritto derivato dell’Unione – Interpretazione del diritto derivato alla luce degli accordi internazionali conclusi dall’Unione – Obbligo di interpretazione conforme (Art. 216, § 2, TFUE; Convenzione sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento (Convenzione di Basilea); regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1013/2006)*

(v. punti 44, 45)

3. *Ambiente – Rifiuti – Spedizioni – Regolamento n. 1013/2006 – Spedizioni all’interno dell’Unione – Rifiuti soggetti alla procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte – Nozione – Rifiuti prodotti a bordo di una nave a seguito di avaria in alto mare – Esclusione – Limiti – Sbarco parziale dei rifiuti dovuti a un’avaría in un porto sicuro a fini di recupero o smaltimento – Spedizione verso un altro porto dei rifiuti rimasti a bordo della*

nave a seguito di avaria – Spedizione soggetta alla procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte

[Convenzione sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento (Convenzione di Basilea), art. 1, § 4; regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1013/2006, art. 1, § 3, b)]

(v. punti 46-79 e dispositivo)

Sintesi

Adita in via pregiudiziale dall'Oberlandesgericht München (Tribunale superiore del Land, Monaco di Baviera, Germania), la Grande Sezione della Corte precisa la portata dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006 relativo alle spedizioni di rifiuti¹, ai sensi del quale i rifiuti prodotti a bordo di veicoli, treni, aeromobili e navi sono esclusi dall'ambito di applicazione di tale regolamento finché non sono scaricati a terra per essere recuperati o smaltiti. In tale contesto, la Corte conferma, inoltre, che tale articolo 1, paragrafo 3, lettera b), può essere interpretato conformemente alla convenzione di Basilea².

Danneggiata da un incendio scoppiato in alto mare durante un viaggio tra gli Stati Uniti e il Belgio, la nave portacontainer MSC Flaminia (in prosieguito: la «Flaminia») è stata trainata al porto di Wilhelmshaven in Germania.

A causa della presenza, a bordo della Flaminia, di rifiuti sotto forma di rottami di metallo e di acqua di spegnimento mischiata a fanghi e residui del carico prodotti durante l'incendio, le autorità tedesche hanno chiesto al proprietario della Flaminia (in prosieguito: la «Conti») di avviare una procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte ai sensi del regolamento n. 1013/2006 relativamente alla spedizione di tali rifiuti verso un cantiere di riparazione in Romania. Dopo che una parte dei rifiuti, costituita da acque di spegnimento, è stata scaricata nel porto di Wilhelmshaven per essere spedita al porto di Odense (Danimarca), la Flaminia ha proseguito il proprio viaggio verso la Romania, con la parte dei rifiuti che non era stata scaricata. Quest'ultima spedizione aveva ad oggetto, in esito alla conclusione di tale procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte, il recupero o lo smaltimento dei rifiuti rimasti sulla nave.

Ritenendo in particolare che, imponendole di avviare detta procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte, le autorità tedesche avessero violato la deroga prevista all'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006, la Conti ha proposto dinanzi al Landgericht München I (Tribunale del Land, Monaco di Baviera I, Germania) un ricorso per il risarcimento del danno che l'avvio di tale procedura le avrebbe causato.

In risposta a una domanda di pronuncia pregiudiziale proposta da tale giudice, la Corte ha dichiarato, nella sentenza Conti 11³, che i residui sotto forma di rottami di metallo e di acqua di spegnimento mischiata a fanghi e residui del carico dovuti a un'avaria avvenuta in alto mare a bordo di una nave, devono essere considerati rifiuti prodotti a bordo di navi, ai sensi

¹ Regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti (GU 2006, L 190, pag. 1).

² Convenzione sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento, firmata a Basilea il 22 marzo 1989, approvata, a nome della Comunità economica europea, con la decisione 93/98/CEE del Consiglio, del 1° febbraio 1993 (GU 1993, L 39, pag. 1; in prosieguito: la «Convenzione di Basilea»).

³ Sentenza del 16 maggio 2019, Conti 11. Container Schifffahrt (C-689/17; in prosieguito: la «sentenza Conti 11», EU:C:2019:420).

dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006, i quali, pertanto, sono esclusi dall'ambito di applicazione di tale regolamento finché non siano sbarcati per essere recuperati o smaltiti.

A seguito di tale sentenza pregiudiziale, il Tribunale del Land Monaco di Baviera I ha parzialmente accolto la domanda di risarcimento della Conti. Adito in appello, il Tribunale superiore del Land, Monaco di Baviera, esprime tuttavia dubbi sulla validità dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006, come interpretato nella sentenza Conti 11, alla luce della Convenzione di Basilea. Pertanto, esso ha deciso di interrogare la Corte in merito alla validità e all'interpretazione dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006 alla luce di tale convenzione.

Giudizio della Corte

Dopo aver dichiarato ricevibile la questione riguardante la validità dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006, la Corte ricorda che gli atti di diritto derivato dell'Unione devono essere interpretati, per quanto possibile, in conformità con gli accordi internazionali conclusi dall'Unione.

L'articolo 6 della Convenzione di Basilea istituisce una procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte che si applica a qualsiasi spedizione di rifiuti rientrante nel suo ambito di applicazione. Sebbene l'articolo 1, paragrafo 4, di detta convenzione escluda dal suo ambito di applicazione i rifiuti provenienti dall'«esercizio normale» di una nave, la Corte precisa che tale disposizione non può essere interpretata in modo da rimettere in discussione la realizzazione degli obiettivi perseguiti dalla medesima convenzione, ossia la protezione della salute umana e dell'ambiente, enunciati, in particolare, al quarto paragrafo del preambolo della Convenzione di Basilea.

In forza dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006, come interpretato nella sentenza Conti 11, i rifiuti prodotti a bordo di una nave a seguito di avaria avvenuta in alto mare sono esclusi dall'ambito di applicazione di tale regolamento e, di conseguenza, sono esentati dalla procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte prevista da quest'ultimo, finché non siano sbarcati per essere recuperati o smaltiti. Tale esclusione è giustificata dal carattere improvviso e imprevedibile della produzione di questo tipo di rifiuti, che rende praticamente impossibile o eccessivamente difficile la conoscenza, in tempo utile, da parte del responsabile della nave in questione, delle informazioni necessarie ai fini di una corretta applicazione delle norme relative alla procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte. Tuttavia, tale esclusione si applica solo finché i rifiuti di cui trattasi non abbiano lasciato la nave per essere spediti a fini di recupero o smaltimento.

Orbene, la realizzazione degli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 1013/2006, ossia la protezione della salute umana e dell'ambiente, impone necessariamente di considerare che, qualora, come nella controversia principale, una parte di questi rifiuti sia stata sbarcata in un porto sicuro a fini di recupero o smaltimento, i rifiuti rimasti sulla nave per essere spediti verso un altro porto affinché siano smaltiti o recuperati non beneficiano più della deroga prevista all'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006.

Infatti, da un lato, l'obiettivo consistente nel garantire una gestione razionale dei rifiuti e nel ridurre i movimenti al minimo compatibile con una loro gestione efficace ed ecologicamente corretta, enunciato all'articolo 4, paragrafo 2, lettera c), della Convenzione di Basilea e ripreso al considerando 8 del regolamento n. 1013/2006, sarebbe compromesso se il responsabile della nave in questione disponesse, dopo lo sbarco di una parte di tali rifiuti in un porto sicuro, di un margine di discrezionalità quanto all'avvio della procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte per la spedizione dei rifiuti rimasti a bordo della nave.

Dall'altro lato, l'applicazione della procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte alla spedizione dei rifiuti rimasti sulla nave in questione contribuisce alla realizzazione dell'obiettivo di responsabilizzazione dei produttori di rifiuti nella loro gestione ecologica, dal momento che il responsabile della nave che ha sbarcato una parte dei rifiuti dovrà optare per una spedizione dei rifiuti rimasti su tale nave che risponda al meglio alle esigenze di protezione dell'ambiente e della salute umana.

Tale interpretazione si impone a maggior ragione quando, a seguito di un incendio, dei rifiuti si sono fusi con la nave, rendendo particolarmente difficile, se non impossibile, un'individuazione rigorosa di tali rifiuti. In questa situazione, l'applicazione della procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte alla nave impone al responsabile della stessa di optare per una spedizione che consenta la sua demolizione in maniera sicura ed ecologicamente corretta.

Alla luce di tali considerazioni, la Corte conclude che l'interpretazione dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006, nel senso che l'eccezione ivi prevista si applica solo fino allo sbarco in un porto sicuro di tutti o parte dei rifiuti prodotti a bordo di una nave a seguito di avaria in alto mare, e non alla successiva spedizione dei rifiuti che sono rimasti su tale nave verso un altro porto ai fini del loro recupero o smaltimento, è conforme all'articolo 1, paragrafo 4, della Convenzione di Basilea, in quanto non compromette l'obiettivo di protezione della salute umana e dell'ambiente perseguito da tale convenzione.

In tali circostanze, la Corte ritiene che non sia necessario valutare se siano soddisfatte, nel caso di specie, le condizioni che le consentono di controllare la validità di un atto dell'Unione alla luce delle disposizioni di un accordo internazionale che vincola quest'ultima, ossia, da un lato, se la natura e l'economia generale di tale accordo ostino a un siffatto controllo e, dall'altro, se le disposizioni del medesimo accordo, invocate ai fini di tale controllo, appaiano, dal punto di vista del loro contenuto, incondizionate e sufficientemente precise.