Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Grande Sezione)

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»

Nella causa C-188/23,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dall'Oberlandesgericht München (Tribunale superiore del Land, Monaco di Baviera, Germania), con decisione del 14 marzo 2023, pervenuta in cancelleria il 23 marzo 2023, nel procedimento

Land Niedersachsen

contro

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

LA CORTE (Grande Sezione),

composta da K. Lenaerts, presidente, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos, I. Jarukaitis, M.L. Arastey Sahún, S. Rodin, A. Kumin, N. Jääskinen e D. Gratsias, presidenti di sezione, E. Regan, I. Ziemele (relatrice) e J. Passer, giudici,

avvocato generale: T. Ćapeta

cancelliere: A. Juhász-Tóth, amministratrice

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 27 febbraio 2024,

considerate le osservazioni presentate:

– per il Land Niedersachsen, da H. Jacobj, R. van der Hout e S. Walter, Rechtsanwälte;

* Lingua processuale: il tedesco.

– per la Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS «MSC Flaminia», da J.-E. Pötschke e W. Steingröver, Rechtsanwälte;

– per il governo francese, da B. Fodda, B. Herbaut e M. Raux, in qualità di agenti;

– per il Parlamento europeo, da G.C. Bartram e W.D. Kuzmienko, in qualità di agenti;

– per il Consiglio dell'Unione europea, da T. Haas e A. Maceroni, in qualità di agenti;

– per la Commissione europea, da M. Escobar Gomez, M. Bruti Liberati, L. Haasbeek e M. Noll-Ehlers, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocata generale, presentate all'udienza del 16 maggio 2024,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sulla validità e sull'interpretazione dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del 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 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra il Land Niedersachsen (Land della Bassa Sassonia, Germania) e la Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH Co. KG MS «MSC Flaminia» (in prosieguo: la «Conti») in merito al risarcimento del danno che quest'ultima sostiene di avere subito a causa dell'obbligo, imposto dal Land della Bassa Sassonia, di attuare una procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte relativa al trasporto di rifiuti presenti a bordo della nave MSC *Flaminia* (in prosieguo: la «*Flaminia*») a seguito di un'avaria avvenuta in alto mare.

Contesto normativo

Diritto internazionale

Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati

3 L'articolo 31 della Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati, del 23 maggio 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, pag. 331), intitolato «Regola generale per l'interpretazione», recita:

«1. Un trattato deve essere interpretato in buona fede in base al senso comune da attribuire ai termini del trattato nel loro contesto ed alla luce del suo oggetto e del suo scopo.

2. Ai fini dell'interpretazione di un trattato, il contesto comprende, oltre al testo, preambolo e allegati inclusi:

a) ogni accordo relativo al trattato e che sia intervenuto tra tutte le parti in occasione della sua conclusione;

b) ogni strumento disposto da una o più parti in occasione della conclusione del trattato ed accettato dalle altre parti in quanto strumento relativo al trattato.

(...)».

Convenzione di Basilea

4 Il preambolo della 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 1º febbraio 1993 (GU 1993, L 39, pag. 1), nella versione applicabile al procedimento principale (in prosieguo: la «Convenzione di Basilea»), ai paragrafi primo, dal terzo al quinto, decimo, undicesimo e quindicesimo enuncia quanto segue:

«[le Parti alla Convenzione sono] consapevoli dei danni che i rifiuti pericolosi ed altri rifiuti, nonché i movimenti transfrontalieri di questi rifiuti rischiano di causare alla salute dell'uomo ed all'ambiente,

(...)

(...) il modo più efficace di proteggere la salute dell'uomo e l'ambiente dai pericoli rappresentati da questi rifiuti è quello di ridurre al minimo la loro produzione dal punto di vista quantitativo e/o di rischio potenziale,

(...) gli Stati dovrebbero adottare i necessari provvedimenti per fare in modo che la gestione dei rifiuti pericolosi e di altri rifiuti, nonché i loro movimenti transfrontalieri ed il loro smaltimento sia compatibile con la protezione della salute dell'uomo e dell'ambiente in qualunque luogo tali rifiuti siano smaltiti,

(...) gli Stati dovrebbero vigilare affinché il produttore adempia agli obblighi relativi al trasporto ed allo smaltimento dei rifiuti pericolosi e di altri rifiuti in maniera compatibile con la protezione dell'ambiente, qualunque sia il luogo in cui essi sono smaltiti,

(...)

(...) un maggiore controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e di altri rifiuti incoraggerà una gestione di tali rifiuti razionale dal punto di vista ecologico nonché una riduzione del volume dei movimenti transfrontalieri corrispondenti,

(...) gli Stati dovrebbero prendere provvedimenti per assicurare uno scambio adeguato di informazioni ed un controllo effettivo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e di altri rifiuti in provenienza e a destinazione di questi Stati,

(...)

(...) gli Stati sono tenuti ad adempiere ai loro obblighi internazionali relativi alla protezione della salute dell'uomo ed alla protezione ed alla salvaguardia dell'ambiente e sono responsabili a questo proposito in conformità con il diritto internazionale».

5 L'articolo 1 di tale convenzione, intitolato «Portata della Convenzione», così prevede:

«1. I rifiuti in appresso, che sono oggetto di movimenti transfrontalieri, saranno considerati come "rifiuti pericolosi" ai fini della presente Convenzione:

a) i rifiuti che appartengono ad una delle categorie figuranti all'Annesso I, a meno che non possiedano nessuna delle caratteristiche indicate all'Annesso III;

b) i rifiuti cui non si applicano le disposizioni del capoverso a) ma che sono definiti o considerati come a rischio dalla legislazione nazionale della Parte esportatrice, importatrice o di transito.

2. I rifiuti che appartengono ad una delle categorie figuranti all'Annesso II e che sono oggetto di movimenti transfrontalieri saranno considerati come "altri rifiuti" ai fini della presente Convenzione.

(...)

4. I rifiuti provenienti dall'esercizio normale di una nave ed il cui scarico è oggetto di un altro strumento internazionale sono esclusi dall'ambito di applicazione della presente Convenzione».

6 L'articolo 4 della Convenzione di Basilea, intitolato «Obblighi generali», così dispone:

«(...)

2. Ciascuna Parte adotta le disposizioni necessarie per:

a) vigilare affinché la produzione di rifiuti pericolosi e di altri rifiuti all'interno del paese sia ridotta al minimo, in considerazione dei criteri sociali, tecnici ed economici;

b) provvedere all'installazione di adeguati impianti di smaltimento i quali dovranno per quanto possibile essere situati all'interno del paese, in vista di una gestione razionale dal punto di vista ecologico dei rifiuti pericolosi e di altri rifiuti ovunque essi siano smaltiti;

(...)

d) vigilare affinché i movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e di altri rifiuti siano ridotti ad un minimo compatibile con una gestione efficace e razionale dal punto di vista ecologico di detti rifiuti, e affinché siano effettuati in maniera da proteggere la salute dell'uomo e l'ambiente dagli effetti nocivi che potrebbero risultarne;

(...)

f) esigere che le informazioni concernenti i movimenti transfrontalieri previsti, di rifiuti pericolosi e di altri rifiuti siano comunicate agli Stati interessati in conformità con l'Annesso V-A affinché possano valutare le conseguenze per la salute dell'uomo e l'ambiente dei movimenti previsti;

(...)

h) collaborare con le altre Parti e le altre Organizzazioni interessate, direttamente e tramite il Segretariato, in attività vertenti in particolare sulla divulgazione di informazioni sui movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e di altri rifiuti, al fine di migliorare la gestione razionale dal punto di vista ecologico di tali rifiuti ed impedirne il traffico illecito;

(...)».

7 L'articolo 6 di tale convenzione, intitolato «Movimenti transfrontalieri tra le Parti», prevede quanto segue:

«1. Lo Stato di esportazione informa per iscritto, tramite l'Autorità competente dello Stato di esportazione, l'autorità competente degli Stati interessati di ogni movimento attraverso la frontiera di rifiuti pericolosi o di altri rifiuti previsti, oppure esige dal produttore o dall'esportatore che essi lo facciano. Tali notifiche debbono contenere le dichiarazioni e le informazioni specificate all'Annesso V-A, redatte in una lingua accettabile per lo Stato di importazione. A ciascuno degli Stati interessati è inviata una sola notifica.

2. Lo Stato d'importazione dà per iscritto avviso di ricevimento della notifica a colui che l'ha fornita autorizzando il movimento con o senza riserva oppure rifiutando l'autorizzazione di procedere al movimento, oppure richiedendo un supplemento d'informazione. Una copia della risposta definitiva dello Stato d'importazione è inviata alle autorità competenti degli Stati interessati che sono Parti.

3. Lo Stato di esportazione non autorizza il produttore o l'esportatore a dare il via prima di avere ricevuto la conferma per iscritto che:

a) l'autore della notifica ha ricevuto il consenso per iscritto dello Stato d'importazione;

b) l'autore della notifica ha ricevuto dallo Stato d'importazione la conferma dell'esistenza di un contratto tra l'esportatore e lo smaltitore specificante una gestione razionale dal punto di vista ecologico dei rifiuti considerati.

(...)».

8 L'articolo 10, paragrafo 1, di detta convenzione è così formulato:

«Le Parti collaborano tra di loro al fine di migliorare e di garantire la gestione razionale dal punto di vista ecologico dei rifiuti pericolosi e di altri rifiuti».

9 L'allegato I della medesima convenzione contiene un elenco delle categorie di rifiuti soggetti al controllo previsto da detta convenzione.

10 L'allegato II della Convenzione di Basilea specifica le categorie di rifiuti che richiedono un esame speciale.

11 L'allegato VIII di tale convenzione stabilisce un elenco dei rifiuti considerati pericolosi ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, lettera a), di detta convenzione.

Diritto dell'Unione

Direttiva 2006/12/CE

12 L'articolo 1 della direttiva 2006/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2006, relativa ai rifiuti (GU 2006, L 114, pag. 9), al paragrafo 1, lettera a), prevedeva quanto segue:

«Ai sensi della presente direttiva, si intende per:

a) "rifiuto": qualsiasi sostanza od oggetto che rientri nelle categorie riportate nell'allegato I e di cui il detentore si disfi o abbia l'intenzione o l'obbligo di disfarsi;

(...)».

13 La direttiva 2006/12 è stata abrogata e sostituita dalla direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive (GU 2008, L 312, pag. 3). L'articolo 1, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2006/12 è ripreso, in sostanza, all'articolo 3, punto 1, della direttiva 2008/98.

Regolamento n. 1013/2006

14 I considerando 1, 3, 7, 8, 14, 18, 35 e 36 del regolamento n. 1013/2006 recitano:

«(1) Obiettivo e componente principale e preponderante del presente regolamento è la protezione dell'ambiente, essendo i suoi effetti sul commercio internazionale solo incidentali.

(...)

(3) La decisione [93/98] (...) riguardava la conclusione, a nome della Comunità, della convenzione di Basilea (...), della quale la Comunità è parte dal 1994. Con l'adozione del regolamento (CEE) n. 259/93 [del Consiglio, del 1º febbraio 1993, relativo alla sorveglianza e al controllo delle spedizioni di rifiuti all'interno della Comunità europea, nonché in entrata e in uscita dal suo territorio (GU 1993, L 30, pag. 1)], il Consiglio [dell'Unione europea] ha emanato norme intese a restringere e a controllare questi movimenti allo scopo, tra l'altro, di conformare il vigente sistema comunitario in tema di sorveglianza e di controllo dei movimenti di rifiuti alle prescrizioni della convenzione di Basilea.

(...)

(7) È importante organizzare e disciplinare la sorveglianza e il controllo delle spedizioni di rifiuti secondo modalità che tengano conto della necessità di preservare, proteggere e migliorare la qualità dell'ambiente e della salute umana e che favoriscano una più uniforme applicazione del regolamento in tutto il territorio della Comunità.

(8) È altresì importante tener presenti le prescrizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera d), della convenzione di Basilea, in base alle quali le spedizioni di rifiuti pericolosi devono essere ridotte al livello minimo compatibile con una gestione efficiente ed ecologicamente corretta di tali rifiuti.

(...)

(14) Nel caso di spedizioni di rifiuti destinati a operazioni di smaltimento e rifiuti non elencati negli allegati III, III A o III B destinati a operazioni di recupero è opportuno assicurare una sorveglianza e un controllo ottimali prescrivendo per tali spedizioni l'autorizzazione preventiva scritta. Questa procedura dovrebbe a sua volta dare luogo ad una notifica preventiva, che consenta alle autorità competenti di essere debitamente informate in modo da poter prendere tutti i provvedimenti necessari per la protezione della salute umana e dell'ambiente. Essa dovrebbe inoltre consentire alle suddette autorità di sollevare obiezioni motivate riguardo a tali spedizioni.

(...)

(18) Tenuto conto della responsabilità dei produttori di rifiuti in materia di gestione ecologica dei rifiuti, i documenti di notifica e di trasporto dei rifiuti dovrebbero, ove possibile, essere compilati dai produttori.

(...)

(35) È necessario garantire la gestione sicura ed ecologicamente corretta della demolizione delle navi onde proteggere la salute umana e l'ambiente. (...)

(36) Una cooperazione internazionale efficace in tema di controllo delle spedizioni di rifiuti contribuisce a garantire il controllo delle spedizioni di rifiuti pericolosi. Dovrebbero essere incoraggiati lo scambio di informazioni, la condivisione delle responsabilità e la cooperazione tra la Comunità e i suoi Stati membri da un lato e i paesi terzi dall'altro al fine di garantire una gestione corretta dei rifiuti».

15 L'articolo 1 di tale regolamento così dispone:

«1. Il presente regolamento istituisce le procedure e i regimi di controllo per le spedizioni di rifiuti in funzione dell'origine, della destinazione e dell'itinerario di spedizione, del tipo di rifiuti spediti e del tipo di trattamento da applicare ai rifiuti nel luogo di destinazione.

(...)

3. Sono esclusi dall'ambito d'applicazione del presente regolamento:

a) lo scarico a terra di rifiuti, comprese le acque reflue e i residui prodotti dalla normale attività delle navi e delle piattaforme offshore, purché questi rifiuti siano disciplinati dalla convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, [firmata a Londra il 2 novembre 1973, come completata dal protocollo del 17 febbraio 1978] (Marpol 73/78), o da altri strumenti internazionali vincolanti;

b) i rifiuti prodotti a bordo di veicoli, treni, aeromobili e navi, finché tali rifiuti non sono scaricati a terra per essere recuperati o smaltiti;

(...)».

16 L'articolo 2 di detto regolamento così prevede:

Ai fini del presente regolamento si intende per:

(...)

1) "rifiuti": i rifiuti quali definiti dall'articolo 1, paragrafo 1, lettera a), della direttiva [2006/12];

2) "rifiuti pericolosi": i rifiuti definiti dall'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva 91/689/CEE del Consiglio, del 12 dicembre 1991, relativa ai rifiuti pericolosi [GU 1991, L 377, pag. 20), come modificata dalla direttiva 94/31/CE del 27 giugno 1994 (GU 1994, L 168, pag. 28)];

(...)

8) "gestione ecologicamente corretta": qualsiasi misura praticabile diretta a far sì che i rifiuti siano gestiti in modo da garantire la protezione della salute umana e dell'ambiente contro gli effetti nocivi che possono derivare da tali rifiuti;

(...)

34) "spedizione": il trasporto di rifiuti destinati al recupero o allo smaltimento previsto o effettuato:
   a) tra un paese ed un altro paese; o
   b) tra un paese e paesi e territori d'oltremare o altre zone, sotto la protezione di tale paese; o
   c) tra un paese e un territorio che non faccia parte di alcun paese in virtù del diritto internazionale; o
   d) tra un paese e l'Antartico; o
   e) da un paese attraverso una delle zone sopra citate; o
   f) all'interno di un paese attraverso una delle zone sopra citate e che ha origine e fine nello stesso paese; o
   g) da una zona geografica non soggetta alla giurisdizione di alcun paese, verso un paese;

(...)».

17 L'articolo 3, paragrafo 1, del medesimo regolamento, che figura sotto il titolo II, rubricato «Spedizioni all'interno della Comunità con o senza transito attraverso paesi terzi», così dispone:

«Sono soggetti alla procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte, previste dalle disposizioni del presente titolo, le spedizioni dei seguenti rifiuti:

a) se destinati ad operazioni di smaltimento:

   tutti i rifiuti;

b) se destinati ad operazioni di recupero:
   i) i rifiuti elencati nell'allegato IV, che comprende fra l'altro i rifiuti elencati negli allegati II e VIII della convenzione di Basilea;
   ii) i rifiuti elencati nell'allegato IV A;
   iii) i rifiuti non classificati sotto una voce specifica degli allegati III, III B, IV o IV A;

iv) le miscele di rifiuti non classificati sotto una voce specifica degli allegati III, III B, IV o IV A tranne se elencati nell'allegato III A».

18 Il capo 1 del titolo II del regolamento n. 1013/2006, che comprende gli articoli da 4 a 17, descrive la procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte.

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

19 La *Flaminia* è una nave portacontainer appartenente alla Conti, che batteva bandiera tedesca durante il periodo di cui trattasi nel procedimento principale.

20 Il 14 luglio 2012, durante un viaggio da Charleston (Stati Uniti) ad Anversa (Belgio), è scoppiato un incendio e si sono verificate alcune esplosioni a bordo della nave che, in quel momento, trasportava 4 808 container, di cui 151 cosiddetti «di merci pericolose». Dopo che l'incendio è stato domato, il 21 agosto 2012 la Conti veniva autorizzata a far trainare la nave nelle acque territoriali tedesche. Conformemente alla lettera dell'Havariekommando (comando centrale per le emergenze marittime, Germania) del 25 agosto 2012, alla Conti è stato imposto l'obbligo di redigere un piano per le operazioni successive e di indicare eventuali partner contrattuali per l'esecuzione delle misure corrispondenti.

21 Il 9 settembre 2012 la nave è stata trainata a Wilhelmshaven (Germania).

22 La Conti si è segnatamente impegnata nei confronti delle autorità tedesche a garantire il trasferimento in sicurezza della nave verso un cantiere di riparazione situato a Mangalia (Romania) e ad assicurare il corretto trattamento delle sostanze presenti a bordo.

23 Con lettera del 30 novembre 2012, il Niedersächsisches Umweltministerium (Ministero dell'Ambiente del Land della Bassa Sassonia, Germania) ha comunicato alla Conti che la nave stessa «e l'acqua di spegnimento presente a bordo, oltre ai fanghi e ai rottami di metallo [dovevano] essere classificati come rifiuti» e che, di conseguenza, la loro spedizione era soggetta a una procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte. La Conti ha contestato tale valutazione con lettera del 3 dicembre 2012.

24 Con decisione del 4 dicembre 2012, il Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (ispettorato del lavoro di Oldenburg, Germania) ha obbligato la Conti ad effettuare tale procedura in ragione della presenza, a bordo della *Flaminia*, di rottami di metallo e dell'acqua di spegnimento mischiata a fanghi e residui del carico. Inoltre, veniva vietato alla Conti di spostare la nave prima della conclusione di tale procedura e della presentazione in lingua tedesca di un piano di smaltimento dei rifiuti verificabile.

25 Il 21 dicembre 2012 il carico intatto è stato scaricato ed è stata confermata l'idoneità alla navigazione della nave in presenza di onde sino a sei metri.

26 È stata avviata e conclusa una procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte per la spedizione dell'acqua di spegnimento verso il porto di Odense (Danimarca). Le operazioni di pompaggio dell'acqua di spegnimento sono iniziate il 18 febbraio 2013. Dopo che è stato possibile stabilire la quantità di fango di spegnimento che non poteva essere pompata, il 26 febbraio 2013 è stata avviata la fase successiva di tale procedura con le autorità rumene.

27 L'autorizzazione alla partenza, richiesta per il 4 marzo 2013, è stata concessa il 1º marzo 2013. Tuttavia, prima che la *Flaminia* potesse lasciare il porto, 30 container contenenti rifiuti hanno dovuto essere scaricati e tale operazione si è protratta sino al 7 marzo 2013. Dopo la conclusione della procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte avviata con le autorità rumene, la nave contenente 24 000 tonnellate di rifiuti ha potuto iniziare il viaggio il 15 marzo 2013.

28 A seguito del ricorso proposto dalla Conti dinanzi al Landgericht München I (Tribunale del Land, Monaco di Baviera I, Germania) diretto alla condanna del Land della Bassa Sassonia a risarcire i danni derivanti, in particolare, dai costi generati dalle procedure di notifica che essa aveva dovuto sostenere, tale giudice ha proposto una domanda di pronuncia pregiudiziale dinanzi alla Corte volta a stabilire se i residui imputabili all'avaria di una nave, sotto forma di rottami di metallo e di acqua di spegnimento mischiata a fanghi e residui di carico, dovessero essere qualificati come «rifiuti prodotti a bordo di veicoli, treni, aeromobili e navi», ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006.

29 Nella sentenza del 16 maggio 2019, Conti 11. Container Schiffahrt (C-689/17; in prosieguo: la «sentenza Conti 11», EU:C:2019:420), la Corte ha dichiarato che tali residui devono essere considerati rifiuti prodotti a bordo di navi, a norma di tale disposizione, che sono esclusi dall'ambito d'applicazione di tale regolamento finché non siano sbarcati per essere recuperati o smaltiti.

30 A seguito di tale sentenza, il Landgericht München I (Tribunale del Land, Monaco di Baviera I) ha parzialmente accolto la domanda di risarcimento della Conti.

31 Il Land della Bassa Sassonia ha interposto appello avverso tale decisione dinanzi all'Oberlandesgericht München (Tribunale superiore del Land, Monaco di Baviera, Germania), giudice del rinvio, il quale esprime dubbi sulla validità dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006 alla luce dell'articolo 1, paragrafo 4, della Convenzione di Basilea, nei limiti in cui i rifiuti pericolosi che non sono prodotti nell'ambito dell'esercizio normale di una nave, che non sono ancora stati scaricati e che devono essere spediti da uno Stato membro verso un altro Stato membro, in forza di tale disposizione del regolamento n. 1013/2006 sono anch'essi sottratti alla necessità di essere sottoposti a una procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte.

32 Esso ritiene che l'articolo 1, paragrafo 4, della Convenzione di Basilea escluda dall'ambito di applicazione di tale convenzione unicamente i rifiuti, ai sensi dell'allegato I di quest'ultima, che sono prodotti nell'ambito dell'esercizio «normale» di una nave. Orbene, i rifiuti prodotti a bordo di una nave a seguito di avaria in alto mare non sarebbero imputabili all'esercizio «normale» di tale nave.

33 Ciò premesso, dalla sentenza Conti 11 risulterebbe che l'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006 prevede una deroga alla procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte più estesa di quella prevista dalla Convenzione di Basilea, poiché, in forza di tale disposizione, i rifiuti non provenienti dall'esercizio «normale» di una nave, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, di tale convenzione, che non sono ancora stati scaricati e che devono essere spediti da uno Stato membro verso un altro Stato membro, non rientrerebbero nell'ambito di applicazione di tale regolamento.

34 Orbene, il giudice del rinvio ricorda che l'Unione europea è parte di tale medesima convenzione ed è, in quanto tale, vincolata dagli obblighi che ne derivano.

35 In tale contesto, l'Oberlandesgericht München (Tribunale superiore del Land, Monaco di Baviera) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se la deroga all'obbligo di notifica disposta all'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento [n. 1013/2006] sia invalida per violazione delle disposizioni della [Convenzione di Basilea] nella misura in cui la deroga esclude dall'obbligo di notifica anche quei rifiuti pericolosi che sono dovuti a un'avaria avvenuta a bordo di una nave e che, ai sensi della sentenza [Conti 11] devono essere considerati come rifiuti a norma di tale disposizione derogatoria.

2) In caso di risposta negativa alla [prima questione], se, alla luce della [convenzione di Basilea], la deroga disposta nell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del [regolamento n. 1013/2006] debba essere interpretata restrittivamente nel senso che residui sotto forma di rottami di metallo e acqua di spegnimento mischiata a fanghi e residui del carico, come quelli di cui al procedimento principale, dovuti ad un'avaria avvenuta a bordo di navi, non devono essere considerati rifiuti prodotti a bordo di navi ai sensi di tale disposizione».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

Sulla ricevibilità

36 Senza dedurre direttamente l'irricevibilità della prima questione, la Conti ritiene che la validità dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006 alla luce dell'articolo 1, paragrafo 4, della Convenzione di Basilea sia stata, quanto meno incidentalmente, confermata dalla Corte nella sentenza Conti 11. In particolare, al punto 30 di tale sentenza, la Corte avrebbe motivato la propria decisione di non accogliere la domanda del Land della Bassa Sassonia di riaprire la fase orale del procedimento a seguito della pronuncia delle conclusioni dell'avvocato generale nella causa che ha dato luogo a detta sentenza con l'assenza di fatti nuovi intervenuti dopo la chiusura di tale fase orale, suggerendo così che essa aderisse alle considerazioni, esposte in tali conclusioni, relative alla validità dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006 alla luce dell'articolo 1, paragrafo 4, della Convenzione di Basilea.

37 A tale proposito, occorre ricordare che, per giurisprudenza costante della Corte, nell'ambito della collaborazione tra quest'ultima e i giudici nazionali istituita dall'articolo 267 TFUE, spetta esclusivamente al giudice nazionale, cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale, valutare, alla luce delle particolari circostanze di ciascuna causa, sia la necessità di una pronuncia pregiudiziale per essere in grado di emettere la propria sentenza, sia la rilevanza delle questioni che sottopone alla Corte. Ne consegue che una questione pregiudiziale vertente sul diritto dell'Unione gode di una presunzione di rilevanza. Il rifiuto della Corte di statuire su una questione pregiudiziale sollevata da un giudice nazionale è possibile soltanto qualora risulti in modo manifesto che l'interpretazione o la valutazione della validità di una norma di diritto dell'Unione richiesta non ha alcun rapporto con la realtà effettiva o con l'oggetto del procedimento principale, qualora il problema sia di natura ipotetica oppure, ancora, qualora la Corte non disponga degli elementi di

fatto o di diritto necessari per rispondere utilmente alle questioni che le vengono sottoposte [v., in tal senso, sentenza del 4 ottobre 2024, Confédération paysanne (Meloni e pomodori del Sahara occidentale), C-399/22, EU:C:2024:839, punti 60 e 61 nonché giurisprudenza citata].

38 Nel caso di specie, il giudice del rinvio motiva la necessità di una risposta alla prima questione con il fatto che nella sentenza Conti 11 non si è statuito sulla validità dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006 alla luce dell'articolo 1, paragrafo 4, della Convenzione di Basilea. Orbene, una risposta della Corte a tale questione sarebbe determinante per la risoluzione della controversia principale. Infatti, nei limiti in cui la domanda della Conti nel procedimento principale è diretta a ottenere il risarcimento dei danni subiti a causa dell'imposizione, da parte del Land della Bassa Sassonia, del rispetto della procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte, la questione della validità dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006, di cui la Conti invoca l'applicazione alla spedizione dei rifiuti di cui trattasi nel procedimento principale, sarebbe decisiva al fine di statuire sulla fondatezza di tale domanda.

39 In tali circostanze, è indubbio che la questione sollevata è rilevante ai fini della soluzione della controversia principale e che le condizioni di ricevibilità, ricordate al punto 37 della presente sentenza, sono soddisfatte.

40 Occorre inoltre osservare che, contrariamente a quanto sostenuto dalla Conti, la sentenza Conti 11 non può essere intesa nel senso che la Corte vi avrebbe implicitamente confermato la validità dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006 alla luce dell'articolo 1, paragrafo 4, della Convenzione di Basilea. Infatti, al punto 30 di tale sentenza, la Corte ha espressamente rilevato che tale questione di validità non era stata sollevata dal giudice del rinvio, e quindi essa non doveva rispondervi.

41 Di conseguenza, la prima questione è ricevibile.

Nel merito

42 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede alla Corte di esaminare, alla luce dell'articolo 1, paragrafo 4, della Convenzione di Basilea, la validità dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006, come interpretato dalla Corte nella sentenza Conti 11, in forza del quale l'esclusione dall'ambito di applicazione di tale regolamento prevista da tale disposizione riguarda i rifiuti prodotti a bordo di una nave a seguito di avaria verificatasi in alto mare finché non sono scaricati a terra per essere recuperati o smaltiti.

43 Al fine di fornire una risposta utile al giudice del rinvio, occorre esaminare, in primo luogo, se tale esclusione dall'ambito di applicazione del regolamento n. 1013/2006 sia applicabile quando i rifiuti prodotti a bordo della nave a seguito di avaria siano rimasti su detta nave al fine di essere spediti, insieme alla nave stessa, per essere recuperati o smaltiti, dopo che una parte di tali rifiuti è stata sbarcata a fini di recupero o smaltimento.

44 Ai sensi dell'articolo 216, paragrafo 2, TFUE, quando l'Unione conclude accordi internazionali, le loro disposizioni costituiscono parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione, con la conseguenza che le istituzioni dell'Unione sono vincolate da tali accordi. Pertanto, la Corte è competente a interpretare le disposizioni di tali accordi che prevalgono sugli atti di diritto derivato dell'Unione, i quali devono essere interpretati, per quanto possibile, in conformità con tali accordi (v., in tal senso, sentenza del 27 febbraio 2024, EUIPO/The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, punto 70 e giurisprudenza citata).

45 Orbene, nel caso di specie, con la decisione 93/98, la Comunità economica europea è divenuta parte della Convenzione di Basilea, cosicché tale convenzione costituisce parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione dal 1994 (v., in tal senso, sentenza del 28 maggio 2020, Interseroh, C-654/18, EU:C:2020:398, punto 44 e giurisprudenza citata).

46 Come recita il considerando 3 del regolamento n. 1013/2006, adottando il regolamento n. 259/93, che è stato abrogato e sostituito dal regolamento n. 1013/2006, il legislatore dell'Unione ha emanato norme intese a restringere e a controllare le spedizioni di rifiuti allo scopo, tra l'altro, di conformare il vigente sistema comunitario in tema di sorveglianza e di controllo dei movimenti di rifiuti alle prescrizioni della Convenzione di Basilea. Risulta peraltro dal considerando 8 del regolamento n. 1013/2006 che il legislatore dell'Unione ha parimenti perseguito tale obiettivo di conformità del diritto dell'Unione a detta convenzione al momento dell'adozione di tale regolamento.

47 Occorre di conseguenza determinare la portata delle disposizioni pertinenti della Convenzione di Basilea. A tale riguardo, come previsto dall'articolo 31, paragrafo 1, della Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati, occorre interpretare tali disposizioni in buona fede in base al senso comune da attribuire ai termini della Convenzione di Basilea nel loro contesto e alla luce dell'oggetto e dello scopo di tale convenzione.

48 L'articolo 1 di detta convenzione, intitolato «Portata della convenzione», contiene un paragrafo 1 che indica cosa si debba intendere per «rifiuti pericolosi» ai sensi di tale convenzione.

49 Per tali rifiuti, l'articolo 4, paragrafo 2, della Convenzione di Basilea prevede, in primo luogo, che le parti di quest'ultima adottino le misure appropriate per ridurre al minimo la produzione di rifiuti pericolosi, in considerazione di criteri sociali, tecnici ed economici, nonché per promuovere una gestione razionale dal punto di vista ecologico di tali rifiuti ovunque essi siano smaltiti [v., in particolare, lettere a) e b)]. In secondo luogo, ai sensi di tale disposizione, tali parti adottano le misure appropriate per ridurre i movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi a meno che non siano ritenuti compatibili con i principi di una gestione efficace e razionale dal punto di vista ecologico e per effettuarli in maniera da proteggere la salute dell'uomo e l'ambiente dagli effetti nocivi che potrebbero risultarne [v., in particolare, lettera d)]. In terzo luogo, in forza della medesima disposizione, dette parti esigono che le informazioni sui movimenti transfrontalieri proposti di rifiuti pericolosi siano comunicate agli Stati interessati, affinché possano valutare le conseguenze per la salute dell'uomo e l'ambiente di tali movimenti e collaborano per divulgare informazioni su detti movimenti, al fine di migliorare la gestione razionale dal punto di vista ecologico di detti rifiuti ed impedirne il traffico illecito [v., in particolare, lettere f) e h)].

50 In particolare, l'articolo 6 di tale convenzione descrive la procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte che si applica a tutte le spedizioni di rifiuti rientranti nell'ambito di applicazione di detta convenzione.

51 L'articolo 1, paragrafo 4, della Convenzione di Basilea prevede tuttavia che siano esclusi dal suo ambito di applicazione e, di conseguenza, esentati dalla procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte di cui all'articolo 6 di tale convenzione, i rifiuti provenienti dall'«esercizio normale» di una nave e il cui scarico è oggetto di un altro strumento internazionale.

52 A tale proposito, occorre rilevare che, secondo il primo paragrafo del preambolo di tale convenzione, i rifiuti pericolosi ed altri rifiuti nonché i movimenti transfrontalieri di questi rifiuti rischiano di causare danni alla salute dell'uomo e all'ambiente e, ai sensi del quarto paragrafo di

tale preambolo, gli Stati dovrebbero adottare i necessari provvedimenti per fare in modo che la gestione dei rifiuti pericolosi e di altri rifiuti, nonché i loro movimenti transfrontalieri e il loro smaltimento, sia compatibile con la protezione della salute dell'uomo e dell'ambiente in qualunque luogo tali rifiuti siano smaltiti. Il decimo paragrafo di detto preambolo rileva, inoltre, che il maggior controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e di altri rifiuti incoraggerà una gestione di tali rifiuti razionale dal punto di vista ecologico nonché una riduzione del volume dei movimenti transfrontalieri corrispondenti.

53 Pertanto, poiché l'articolo 1, paragrafo 4, della Convenzione di Basilea rappresenta un'eccezione all'applicazione della procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte alla spedizione di rifiuti pericolosi o di altri rifiuti, quale prevista dalla suddetta convenzione, tale disposizione non può essere interpretata in modo da rimettere in discussione la realizzazione degli obiettivi perseguiti dalla convenzione, vale a dire la tutela della salute umana e dell'ambiente.

54 Al punto 53 della sentenza Conti 11, cui fa riferimento il giudice del rinvio, la Corte ha dichiarato che, in forza dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006, i rifiuti prodotti a bordo di una nave a seguito di avaria sono esclusi dall'ambito di applicazione di tale regolamento «finché [tali rifiuti] non siano sbarcati per essere recuperati o smaltiti».

55 Orbene, da un lato, occorre sottolineare che, al punto 48 di tale sentenza, la Corte ha segnatamente chiarito la ragione che giustifica l'esclusione prevista da tale disposizione per quanto riguarda i rifiuti prodotti a bordo di una nave a seguito di avaria avvenuta in alto mare, ossia il 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 di cui trattasi, delle informazioni necessarie ai fini di una corretta applicazione delle norme di tale regolamento relative alla procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte, le quali sono destinate a garantire una sorveglianza ed un efficace controllo della spedizione di tali rifiuti, ai sensi di detto regolamento.

56 Dall'altro lato, al punto 42 della sentenza Conti 11, la Corte ha precisato che, poiché l'esclusione prevista all'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del medesimo regolamento è applicabile solo «finché tali rifiuti non sono scaricati a terra per essere recuperati o smaltiti», tale disposizione si applica solo finché i rifiuti di cui trattasi non abbiano lasciato la nave per essere spediti a fini di recupero o smaltimento.

57 Ciò premesso, qualora, come nel procedimento principale, una parte dei rifiuti prodotti a seguito dell'avaria di una nave avvenuta in alto mare sia sbarcata in un porto sicuro, eventualmente al fine di essere oggetto di una spedizione a sua volta soggetta a una procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte, si pone la questione se l'esclusione prevista all'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006 sia mantenuta per quanto riguarda la successiva spedizione della parte dei rifiuti che non è stata sbarcata dalla nave.

58 A tale riguardo, occorre ricordare che, ai fini dell'interpretazione di una norma di diritto dell'Unione, si deve tener conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (sentenza del 4 ottobre 2024, Lindenapotheke, C-21/23, EU:C:2024:846, punto 52 e giurisprudenza citata).

59 Per quanto riguarda il contesto in cui si inserisce l'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006, occorre rilevare che, in forza dell'articolo 1, paragrafo 1, di tale regolamento, quest'ultimo istituisce le procedure e i regimi di controllo applicabili alla

spedizione di rifiuti. Ne consegue che detto regolamento prevede un sistema nel quale la procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte si applica per principio, secondo le modalità previste al capo 1 del titolo II di detto regolamento, a qualsiasi spedizione di rifiuti rientrante nel suo ambito di applicazione.

60 Da un lato, la nozione di «rifiuto», ai sensi dell'articolo 2, punto 1, del medesimo regolamento, la quale comprende la nozione più particolare di «rifiuti pericolosi», come definita all'articolo 2, punto 2, del regolamento n. 1013/2006, rinvia all'articolo 1, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2006/12, la cui formulazione è stata ripresa all'articolo 3, punto 1, della direttiva 2008/98. L'articolo 1, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2006/12, in combinato disposto con l'allegato I di tale direttiva, adotta una definizione particolarmente ampia della nozione di «rifiuto», ossia qualsiasi sostanza od oggetto di cui il detentore si disfi o abbia l'intenzione o l'obbligo di disfarsi e che rientri in una delle categorie riportate in tale allegato. Dall'altro lato, l'articolo 2, punto 34, di tale regolamento definisce la nozione di «spedizione» come «il trasporto di rifiuti destinati al recupero o allo smaltimento». Pertanto, tali definizioni dimostrano la volontà del legislatore dell'Unione di attribuire un ambito di applicazione molto esteso alla procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte prevista dal regolamento n. 1013/2006.

61 Inoltre, l'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), di tale regolamento assume il carattere di eccezione al principio dell'applicazione più ampia possibile di tale procedura e deve, di conseguenza, ricevere un'interpretazione restrittiva.

62 Per quanto riguarda gli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 1013/2006, occorre ricordare che il considerando 1 di tale regolamento enuncia che il suo obiettivo principale è la protezione dell'ambiente. Tale obiettivo risulta altresì dal quarto paragrafo del preambolo della Convenzione di Basilea, il quale enuncia che gli Stati parti dovrebbero adottare i necessari provvedimenti per fare in modo che la gestione dei rifiuti pericolosi e di altri rifiuti, nonché i loro movimenti transfrontalieri ed il loro smaltimento sia compatibile con la protezione della salute dell'uomo e dell'ambiente in qualunque luogo tali rifiuti siano smaltiti.

63 A tal fine, il considerando 7 di tale regolamento sottolinea l'importanza di organizzare e disciplinare la sorveglianza e il controllo delle spedizioni di rifiuti secondo modalità che tengano conto della necessità di preservare, proteggere e migliorare la qualità dell'ambiente e della salute umana. Parimenti, il considerando 8 di detto regolamento, richiamando il requisito di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera d), della Convenzione di Basilea, rileva l'importanza di ridurre i movimenti di rifiuti pericolosi al livello minimo compatibile con una gestione efficiente ed ecologicamente corretta di tali rifiuti.

64 Il considerando 14 del medesimo regolamento precisa inoltre che l'obbligo di notifica e autorizzazione preventive scritte in caso di spedizione di rifiuti mira ad assicurare una sorveglianza e un controllo ottimali dei rifiuti non elencati negli allegati III, III A o III B del regolamento n. 1013/2006 e che sono destinati al recupero. Come risulta, in sostanza, dal considerando 36 di tale regolamento, l'efficacia del controllo delle spedizioni di rifiuti pericolosi implica una cooperazione internazionale efficace e uno scambio di informazioni, il che risulta altresì dall'undicesimo paragrafo del preambolo della Convenzione di Basilea, nonché dal suo articolo 10, paragrafo 1.

65 Orbene, la realizzazione di tali obiettivi impone necessariamente di considerare che, quando una parte dei rifiuti prodotti a seguito dell'avaria di una nave avvenuta in alto mare è stata sbarcata in un porto sicuro a fini di recupero o smaltimento, gli altri rifiuti imputabili a tale avaria che

rimangono sulla nave, ai fini della loro spedizione, insieme a tale nave, verso un altro porto affinché siano smaltiti o recuperati, non beneficiano più, per quest'ultima spedizione, della deroga risultante dall'applicazione dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006.

66 Anzitutto, tale regolamento istituisce, ai fini dell'attuazione degli obblighi derivanti per l'Unione dalla Convenzione di Basilea, la procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte quale elemento centrale della sorveglianza e del controllo delle spedizioni di rifiuti. Tale procedura consente di inserire i dati relativi all'esistenza stessa di tali rifiuti e alla loro pericolosità, come risulta dall'articolo 4 di detto regolamento, che impone al notificatore di fornire informazioni relative, in particolare, alla quantità, alla denominazione, alla composizione e alla destinazione dei rifiuti. Come discende dal considerando 14 del medesimo regolamento, detta procedura consente inoltre alle autorità nazionali competenti di essere debitamente informate delle spedizioni di rifiuti in modo da poter prendere tutti i provvedimenti necessari per la protezione della salute umana e dell'ambiente, ma anche di poter sollevare obiezioni motivate riguardo a tali spedizioni. Orbene, il mantenimento del beneficio della deroga risultante dall'applicazione dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006 ai rifiuti rimasti sulla nave in questione, in circostanze in cui il responsabile della nave è ragionevolmente in grado di conoscere le informazioni necessarie ai fini di una corretta applicazione della procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte prevista da tale regolamento, non solo creerebbe una lacuna nella sorveglianza e nel controllo che quest'ultimo impone, ma rischierebbe anche di privare tale procedura di qualsiasi effetto utile.

67 Infatti, tenuto conto della responsabilità particolare dei produttori di rifiuti, quale ricordata al considerando 18 del regolamento n. 1013/2006, nel momento in cui la nave ha attraccato in un porto sicuro per sbarcarvi una parte dei rifiuti, si può ragionevolmente ritenere che il responsabile della nave disponga delle informazioni necessarie per una corretta applicazione delle norme previste da tale regolamento.

68 Del resto, l'obiettivo consistente nel garantire una gestione razionale dei rifiuti e nel ridurne i movimenti al minimo compatibile con una loro gestione efficace ed ecologicamente corretta, enunciato al considerando 8 di tale regolamento che si riferisce espressamente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera d), della Convenzione di Basilea, sarebbe compromesso se il responsabile della nave in questione, a bordo della quale sono stati prodotti rifiuti a seguito di avaria avvenuta in alto mare, 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 quanto riguarda la successiva spedizione dei rifiuti rimasti sulla nave. In particolare, occorre attribuire al regolamento n. 1013/2006 un'interpretazione che garantisca che detto responsabile non possa tener conto di considerazioni diverse da quelle connesse alla protezione dell'ambiente e della salute umana, effettuando spostamenti superflui di rifiuti, incompatibili con l'obiettivo di una riduzione dei movimenti dei rifiuti al livello minimo compatibile con una loro gestione efficace ed ecologicamente corretta.

69 Inoltre, il regolamento n. 1013/2006 definisce con precisione, nei suoi articoli da 4 a 17, le condizioni alle quali la procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte deve essere avviata e portata a termine. Tale quadro contribuisce a garantire la certezza del diritto degli operatori consentendo ai produttori e ai trasportatori di rifiuti oggetto di una spedizione di conoscere la portata dei loro obblighi. Detto quadro consente altresì alle autorità nazionali competenti di esercitare le loro prerogative di sorveglianza e di controllo. Orbene, l'interpretazione dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), di tale regolamento secondo la quale,

quando una parte dei rifiuti prodotti a seguito dell'avaria di una nave avvenuta in alto mare viene sbarcata in un porto sicuro a fini di recupero o smaltimento, la deroga risultante dall'applicazione di tale disposizione cessa di applicarsi alla spedizione successiva dei rifiuti rimasti sulla nave, ha la conseguenza di dissipare ogni incertezza quanto alla necessità di avviare detta procedura per quanto riguarda tale spedizione.

70 Infine, 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, quale ricordato, in sostanza, al considerando 18 del regolamento n. 1013/2006. Infatti, il responsabile della nave che ha sbarcato una parte dei rifiuti dovrà optare per una spedizione dei rifiuti rimasti sulla nave che risponda al meglio alle esigenze di protezione dell'ambiente e della salute umana, quali imposte da tale regolamento.

71 L'interpretazione delineata ai punti da 65 a 70 della presente sentenza 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 tale situazione, l'applicazione della procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte alla nave stessa impone al responsabile di quest'ultima di optare per una spedizione che consenta la sua demolizione in maniera sicura ed ecologicamente corretta, come previsto dal considerando 35 di tale regolamento.

72 In tali circostanze, occorre considerare che i rifiuti prodotti a bordo di una nave a seguito di avaria avvenuta in alto mare i quali, dopo che una parte di tali rifiuti è stata sbarcata in un porto sicuro a fini di recupero o smaltimento, sono rimasti su tale nave per essere spediti, insieme alla nave, per essere recuperati o smaltiti, non possono essere esclusi dall'ambito di applicazione del regolamento n. 1013/2006, sul fondamento dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), di tale regolamento.

73 Una siffatta interpretazione di tale disposizione, 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, è conforme a quanto previsto dall'articolo 1, paragrafo 4, della Convenzione di Basilea, dal momento che essa non compromette l'obiettivo di protezione della salute umana e dell'ambiente perseguito da tale convenzione.

74 In secondo luogo, in considerazione del fatto che l'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006 può essere interpretato conformemente alla Convenzione di Basilea, non è necessario valutare, da un lato, se la natura e l'economia generale di tale convenzione ostino a che la Corte possa procedere a un esame della validità di un atto di diritto dell'Unione alla luce di detta convenzione e, dall'altro, se le disposizioni della medesima convenzione, invocate ai fini di tale esame, appaiano, dal punto di vista del loro contenuto, incondizionate e sufficientemente precise [sentenze del 21 dicembre 2011, Air Transport Association of America e a., C-366/10, EU:C:2011:864, punti 53 e 54 e giurisprudenza citata, e del 4 ottobre 2024, Lituania e a./Parlamento e Consiglio (Pacchetto mobilità), da C-541/20 a C-555/20, EU:C:2024:818, punto 1036].

75 Nel caso di specie, dalla decisione di rinvio risulta che una parte dei rifiuti prodotti a bordo della *Flaminia* a seguito della sua avaria avvenuta in alto mare, pacificamente considerati rifiuti pericolosi, ai sensi dell'articolo 2, punto 2, del regolamento n. 1013/2006, è stata sbarcata a seguito dell'attracco di tale nave nel porto di Wilhelmshaven. Il giudice del rinvio indica che tale

parte dei rifiuti è costituita dall'acqua di spegnimento dell'incendio scoppiato sulla nave, che ha potuto essere pompata per essere spedita al porto di Odense a fini di recupero o smaltimento, nonché da una parte dei fanghi di spegnimento.

76 Dalla decisione di rinvio emerge altresì che gli altri rifiuti imputabili a tale incendio che non hanno potuto essere né pompati né sbarcati, compresi, in particolare, residui sotto forma di rottami metallici, fanghi e residui del carico, sono rimasti a bordo della *Flaminia* per essere spediti, insieme alla nave, al porto di Mangalia, a fini di recupero o smaltimento.

77 Ne consegue che i rifiuti spediti dal porto di Wilhelmshaven al porto di Mangalia rientravano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 1013/2006, cosicché tale spedizione doveva essere assoggettata alla procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte prevista da tale regolamento.

78 Pertanto, contrariamente alle circostanze considerate al punto 48 della sentenza Conti 11, si può presumere che, a seguito dello sbarco di una parte della massa globale dei rifiuti prodotti sulla *Flaminia*, il suo responsabile fosse ragionevolmente in grado di disporre delle informazioni relative alla quantità e alla natura dei rifiuti rimasti su tale nave, al fine di organizzare la loro gestione ecologicamente corretta e di garantire che i loro movimenti fossero ridotti al livello minimo compatibile con tale gestione.

79 Alla luce di tutti i suesposti motivi, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006 dev'essere interpretato nel senso che l'esclusione dall'ambito di applicazione di tale regolamento prevista da tale disposizione, riguardante i rifiuti prodotti a bordo di una nave a seguito di avaria avvenuta in alto mare finché non siano sbarcati per essere recuperati o smaltiti, non si applica più ai rifiuti rimasti a bordo di tale nave per essere spediti, insieme alla nave, a fini di recupero o smaltimento, dopo che una parte di tali rifiuti è stata sbarcata in un porto sicuro a fini di recupero o smaltimento; tale interpretazione è conforme all'articolo 1, paragrafo 4, della Convenzione di Basilea.

Sulla seconda questione

80 Gli elementi di risposta alla seconda questione derivano dalla risposta fornita alla prima questione.

Sulle spese

81 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Grande Sezione) dichiara:

L'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti, dev'essere interpretato nel senso che l'esclusione dall'ambito di applicazione di tale regolamento prevista da tale disposizione, riguardante i rifiuti prodotti a bordo di una nave a seguito di avaria avvenuta in alto mare finché non siano sbarcati per essere recuperati o smaltiti, non si applica più ai rifiuti rimasti a bordo di tale nave per essere spediti, insieme alla nave, a fini di recupero o smaltimento, dopo che una parte di tali rifiuti è stata sbarcata in un porto

sicuro a fini di recupero o smaltimento; tale interpretazione è conforme all'articolo 1, paragrafo 4, della 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 1º febbraio 1993.

Firme