

RIFIUTI NAVALI E SPEDIZIONI TRANSFRONTALIERE: LA CGUE CHIARISCE L'AMBITO DI ESENZIONE DEL REGOLAMENTO CE N. 1013/2006

DI FEDERICO VANETTI E CRISTIANO CIUFFA

CORTE UE (GRANDE SEZIONE) 21 GENNAIO 2025, CAUSA C-188/23

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, deve essere interpretato nel senso che l'esclusione dall'ambito di applicazione di tale regolamento, prevista da questa disposizione per i rifiuti prodotti a bordo di una nave a seguito di un'avaria in alto mare, vale fintantoché tali rifiuti non vengono sbarcati per essere recuperati o smaltiti. Tuttavia, l'esclusione cessa di applicarsi ai rifiuti rimasti a bordo se la nave, insieme a questi ultimi, viene spedita per il recupero o lo smaltimento in altro luogo, dopo che una parte dei rifiuti è già stata sbarcata in un porto sicuro per lo stesso scopo.

Questa interpretazione è conforme all'articolo 1, paragrafo 4, della Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento, firmata il 22 marzo 1989 e approvata dalla Comunità economica europea con la decisione 93/98/CEE del Consiglio, del 1° febbraio 1993.

La sentenza in esame ha ad oggetto la gestione e lo smaltimento dei rifiuti prodotti a bordo di un'imbarcazione, nel contesto di operazioni di trasporto transfrontaliero dei rifiuti.

In particolare, nella sentenza in commento, la Corte di Giustizia dell'Unione Europea ("CGUE"), ha offerto, in un contesto normativo stratificato, un'importante interpretazione riguardo all'applicabilità del regime di esenzione previsto dal Regolamento CE n. 1013/2006 sulle spedizioni transfrontaliere di rifiuti.

A livello internazionale, infatti, la Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e sul loro smaltimento, adottata nel 1989, stabilisce principi fondamentali per il trasporto e lo smaltimento dei rifiuti pericolosi. Essa impone obblighi di notifica e consenso preventivo per le spedizioni di rifiuti tra Stati, con l'obiettivo di prevenire il traffico illecito e proteggere l'ambienteⁱ.

Inoltre, il Regolamento CE n. 1013/2006, che disciplina le spedizioni transfrontaliere di rifiuti all'interno dell'Unione Europea, in attuazione della citata convenzione, stabilisce procedure rigorose di notifica e autorizzazione preventiva.

Lo stesso Regolamento, all'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), prevede diversi casi di esenzione dal regime autorizzativo, tra cui l'ipotesi di rifiuti prodotti a bordo delle navi fino al loro sbarco a terra, con l'intento di facilitare le operazioni marittime ed evitare oneri amministrativi eccessivi per i rifiuti generati durante la navigazioneⁱⁱ.

Nel menzionato contesto normativo, il giudice *a quo* ha interpellato la Corte di Giustizia UE per comprendere se il regime di esenzione previsto dal Regolamento continuasse ad applicarsi ai rifiuti che,

anche se prodotti a seguito di circostanze imprevedibili e urgenti, non siano stati sbarcati una volta approdata la nave in porto.

La CGUE ha stabilito che lo sbarco parziale dei rifiuti nel primo porto utile è idoneo a interrompere il regime di esenzione previsto dal Regolamento. Secondo la Corte, infatti, nel momento in cui la nave attracca in un porto sicuro e sbarca parte dei rifiuti, l'operatore dispone delle informazioni necessarie per applicare correttamente le procedure di notifica e autorizzazione per le spedizioni di rifiuti residui.

Pertanto, il trasporto di tali rifiuti verso un altro porto è soggetto alle disposizioni del Regolamento CE n. 1013/2006, inclusi gli obblighi di notifica e autorizzazione preventiva.

In tal caso, quindi, gli operatori marittimi saranno tenuti, per i rifiuti non sbarcati, al rispetto dell'obbligo di conformarsi alle procedure standard, e quindi, avviare procedure di notifica e autorizzazione per i rifiuti rimanenti.

ⁱ Sul punto, si citano i seguenti articoli:

(i) Art. 4 Convenzione di Basilea: “[...] *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, tecnologici ed economici; b) provvedere all'installazione di adeguati impianti di smaltimento [...]; 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 e affinché siano effettuati in maniera da proteggere la salute dell'uomo e l'ambiente; [...]; f) esigere che le informazioni concernenti i movimenti transfrontalieri previsti di rifiuti pericolosi e di altri rifiuti siano comunicate agli Stati interessati affinché possano valutare le conseguenze per la salute dell'uomo e per l'ambiente*”;

(ii) Art. 6 Convenzione di Basilea: “*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. [...] 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. [...] 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*”.

ⁱⁱ L'Art. 1, paragrafo 3, Regolamento CE n. 1013/2006 recita: “*sono esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento: a) lo scarico a terra di rifiuti, comprese le acque 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 [c.d. Convenzione MARPOL] 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*”.