

Rifiuti prodotti a bordo di navi a seguito di un'avaria e spedizione all'interno dell'Unione europea

Corte di giustizia UE, Sez. V 16 maggio 2019, in causa C-689/17 - Regan, pres.; Lycourgos, est.; Saugmandsgaard Øe, avv. gen. - Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS «MSC Flaminia» c. Land Niedersachsen.

Sanità pubblica - Spedizione di rifiuti - Regolamento (CE) n. 1013/2006 - Rifiuti soggetti alla procedura di notifica e autorizzazione preventive scritte - Spedizioni all'interno dell'Unione europea - Art. 1, par. 3, lett. b) - Esclusione dall'ambito di applicazione - Rifiuti prodotti a bordo di navi - Rifiuti a bordo di una nave a seguito di un'avaria.

(Omissis)

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte 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 la Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS «MSC Flaminia» (in prosieguo: la «Conti») e il Land Niedersachsen (Land della Bassa Sassonia, Germania) avente ad oggetto l'obbligo imposto da quest'ultimo alla Conti di attuare una procedura di notifica relativa alla spedizione di rifiuti che si trovano a bordo della nave *MSC Flaminia* (in prosieguo: la «*Flaminia*») a seguito di un'avaria.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Le direttive sui rifiuti

3 L'articolo 1, paragrafo 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), 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;

(...)».

4 La 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), che ha abrogato la direttiva 2006/12, dispone all'articolo 3:

«Ai fini della presente direttiva si intende per:

1) “rifiuto” qualsiasi sostanza od oggetto di cui il detentore si disfi o abbia l'intenzione o l'obbligo di disfarsi;

(...)».

Il regolamento n. 1013/2006

5 Ai sensi dei considerando 1, 7 e 14 del regolamento n. 1013/2006:

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

(...)».

(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 dell'Unione].

(...)».

(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».

6 L'articolo 1 di detto regolamento stabilisce:

«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 integrata 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;

(...)).

7 Secondo l'articolo 2 di tale regolamento:

«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];

(...)

- 34) “spedizione”: il trasporto di rifiuti destinati al recupero o allo smaltimento (...)

(...)).

8 L'articolo 3, paragrafo 1, dello stesso regolamento così dispone:

«Sono soggetti alla procedura di notifica e di 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 [sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento, firmata 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)];

- 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».

9 L'articolo 4 del regolamento n. 1013/2006 prevede quanto segue:

«Il notificatore che intende spedire rifiuti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a) o lettera b), trasmette una notifica scritta preventiva all'autorità competente di spedizione, che provvede ad inoltrarla, e, se trasmette una notifica generale, esso si conforma all'articolo 13.

Le notifiche rispondono ai seguenti requisiti.

- 1) Documenti di notifica e di movimento

La notifica dovrà essere effettuata mediante i seguenti documenti:

- a) il documento di notifica che figura nell'allegato I A; e

- b) il documento di movimento che figura nell'allegato I B.

All'atto della notifica il notificatore compila il documento di notifica e, se pertinente, il documento di movimento.

(...)

Il documento di notifica e il documento di movimento sono rilasciati al notificatore dall'autorità competente di spedizione.

(...)).

Diritto tedesco

10 Le disposizioni del Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG) (legge sulla promozione dell'economia circolare e sulla garanzia della gestione ecologica dei rifiuti), del 24 febbraio 2012 (BGBl. 2012 I, pag. 212), a norma del suo articolo 2, paragrafo 2, punto 13, non sono applicabili alla raccolta e alla consegna di rifiuti prodotti da navi e residui del carico se disciplinati dalla normativa federale o del Land in ragione di accordi internazionali o sovranazionali.

11 L'articolo 32 del Niedersächsisches Abfallgesetz (legge sui rifiuti del Land della Bassa Sassonia) così dispone:

«Ai fini delle disposizioni della presente legge, s'intende per

(...)

6. Rifiuti prodotti dalle navi:

- a) tutti i rifiuti (comprese le acque reflue e i residui diversi dai residui del carico) prodotti nell'ambito del servizio di una nave e che rientrano nel campo di applicazione degli allegati I, IV e V della [Convenzione Marpol 73/78], e

- b) i rifiuti connessi al carico ai sensi del punto 1.7.5 delle direttive di attuazione della [Convenzione Marpol 73/78];

7. Residui del carico: i resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo della nave nella stiva o in cisterne e che permane al termine delle operazioni di scarico o di pulizia; tali resti comprendono eccedenze di carico/scarico e fuoriuscite».



12 Ai sensi dell'articolo 35, paragrafo 1, della legge sui rifiuti del Land della Bassa Sassonia, il comandante della nave è tenuto, prima di lasciare il porto, a scaricare tutti i rifiuti prodotti dalle navi in un impianto portuale di raccolta. L'articolo 36, paragrafo 1, di tale legge impone il medesimo obbligo quanto ai residui del carico.

Procedimento principale e questione pregiudiziale

13 La *Flaminia* è una nave portacontainer appartenente alla Conti e battente, all'epoca del procedimento principale, bandiera tedesca.

14 Il 14 luglio 2012, durante un viaggio da Charleston (Stati Uniti) ad Anversa (Belgio), un incendio e alcune esplosioni si sono verificati 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 tedesche. Conformemente alla lettera dell'Havariekommando (comando centrale tedesco 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 le corrispondenti misure.

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

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

17 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 d'acciaio [dovevano] essere classificati come rifiuti» e che, di conseguenza, si rendeva necessaria una procedura di notifica. La Conti ha contestato la suddetta valutazione con lettera del 3 dicembre 2012.

18 Con decisione del 4 dicembre 2012, il Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (ispettorato del lavoro di Oldenburg, Germania) (in prosieguo: «l'ispettorato del lavoro») ha obbligato la Conti ad effettuare una procedura di notifica in ragione della presenza, a bordo della nave, 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 della procedura di notifica e della presentazione in lingua tedesca di un piano di smaltimento dei rifiuti verificabile.

19 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 6 metri.

20 È stata avviata e conclusa una procedura di notifica per la spedizione dell'acqua di spegnimento verso la Danimarca. Le operazioni di pompaggio dell'acqua di spegnimento sono iniziate il 18 febbraio 2013. Dopo aver stabilito la quantità di fango di spegnimento che non poteva essere pompata, il 26 febbraio 2013 è stata avviata la successiva procedura di notifica con la Romania.

21 L'autorizzazione a lasciare il porto, richiesta il 4 marzo 2013, è stata concessa il 1° marzo 2013. Tuttavia, prima che la nave 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 chiusura della procedura di notifica con la Romania, il 15 marzo 2013 la nave ha potuto intraprendere il suo viaggio. In Romania è stato accertato che a bordo si trovavano circa 24 000 tonnellate di rifiuti.

22 Il 4 gennaio 2013, la Conti ha presentato dinanzi all'ispettorato del lavoro un ricorso amministrativo avverso la decisione del 4 dicembre 2012. Essa ha fatto valere, in sostanza, che la procedura di notifica prevista dal regolamento n. 1013/2006 non avrebbe dovuto esserle imposta, poiché essa non rientrava nel campo d'applicazione di tale regolamento e ha precisato di essersi assoggettata a tale procedura solo per evitare ritardi. Con lettera del 3 aprile 2013, l'ispettorato del lavoro ha dichiarato il non luogo a statuire nel procedimento amministrativo.

23 La Conti ha, quindi, proposto dinanzi al giudice del rinvio un ricorso volto ad ottenere la condanna del Land della Bassa Sassonia al risarcimento dei danni derivanti, in particolare, dal costo delle procedure di notifica che essa aveva dovuto sopportare. Secondo tale società, la classificazione delle sostanze presenti all'interno della nave come rifiuti e il conseguente ordine di effettuare le procedure di notifica sarebbero illegittimi. A tal riguardo, essa sostiene che non poteva essere richiesto un progetto di smaltimento dei rifiuti in forza del diritto nazionale, in quanto il regolamento n. 1013/2006 osta all'applicazione del diritto nazionale qualora i rifiuti presenti a bordo di una nave siano destinati a essere recuperati o smaltiti in un altro Stato membro.

24 Il giudice del rinvio rileva che, posto che il danno lamentato dalla Conti include le spese per l'attuazione della procedura di notifica, l'esistenza di un diritto al risarcimento comporterebbe che il regolamento n. 1013/2006 non sia applicabile ai residui dell'avaria della nave di cui trattasi nel procedimento principale. Infatti, tali spese sarebbero insorte unicamente in conseguenza del fatto che l'ispettorato del lavoro ha ritenuto necessaria l'attuazione di una procedura di notifica.

25 Detto giudice ritiene che, poiché i rifiuti dovevano essere trasferiti dalla Germania alla Romania, fosse necessaria una procedura di notifica ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento 1013/2006. Ciò nonostante, il giudice del rinvio si chiede se la disposizione derogatoria di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), di detto regolamento fosse applicabile e sottolinea che, in tal caso, la spedizione dei residui di cui al procedimento principale esulerebbe dal campo

d'applicazione del suddetto regolamento. Al proposito, tale giudice considera che non risulta né dal tenore letterale di quest'ultima disposizione, nella quale figura l'espressione «rifiuti prodotti a bordo di (...) navi», né dai documenti preparatori che hanno condotto all'adozione del regolamento n. 1013/2006, né dai considerando di quest'ultimo e nemmeno dall'impianto sistematico di tale regolamento che i rifiuti e i residui dovuti ad avarie debbano rientrare in tale disposizione derogatoria.

26 In tali circostanze, il Landgericht München I (Tribunale del Land, Monaco di Baviera I, Germania) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se i residui dovuti ad avaria sotto forma di rottami di metallo e acqua di spegnimento mischiata a fanghi e residui del carico a bordo di una nave costituiscano “rifiuti prodotti a bordo di veicoli, treni, aeromobili e navi” ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006».

Sulla domanda di riapertura della fase orale del procedimento

27 In seguito alla presentazione delle conclusioni dell'avvocato generale, il Land della Bassa Sassonia, con atto depositato presso la cancelleria della Corte il 5 aprile 2019, ha chiesto che fosse disposta la riapertura della fase orale del procedimento.

28 A sostegno della domanda, il Land della Bassa Sassonia fa valere, in sostanza, che una questione decisiva per la risoluzione della controversia principale non è stata ancora oggetto di una vera discussione dinanzi alla Corte, nella fattispecie se, con riferimento al suo articolo 1, paragrafo 3, lettera b), il regolamento n. 1013/2006 si applichi anche qualora la nave di cui trattasi si trovi in alto mare. Secondo il Land della Bassa Sassonia, l'applicazione di detto regolamento alla prima tratta di viaggio della *Flaminia*, effettuata in alto mare, solleverebbe la questione di stabilire se tale regolamento sia compatibile con il diritto internazionale pubblico e, più precisamente, con la Convenzione di Basilea. Il Land della Bassa Sassonia aggiunge che, in mancanza di una riapertura della fase orale del procedimento, un nuovo rinvio pregiudiziale potrebbe risultare necessario in futuro.

29 A tal proposito, occorre rilevare che, conformemente all'articolo 83 del proprio regolamento di procedura, la Corte, sentito l'avvocato generale, può disporre in qualsiasi momento la riapertura della fase orale del procedimento, in particolare, se essa non si ritiene sufficientemente edotta o quando, dopo la chiusura di tale fase, una parte ha prodotto un fatto nuovo, tale da influenzare in modo determinante la decisione della Corte, oppure quando la causa deve essere decisa in base a un argomento che non è stato oggetto di discussione tra le parti o gli interessati menzionati dall'articolo 23 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea.

30 Orbene, nel caso di specie, la domanda di riapertura della fase orale del procedimento presentata dal Land della Bassa Sassonia non fa valere alcun fatto nuovo e mira, in sostanza, a che la Corte si pronunci su due questioni che non sono state poste dal giudice di rinvio, vertenti, da una parte, sull'applicabilità del regolamento n. 1013/2006 quando la nave di cui trattasi si trova in alto mare e, dall'altra, sulla validità dell'eccezione di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), di tale regolamento rispetto alla Convenzione di Basilea.

31 Inoltre, la Corte dispone di tutti gli elementi necessari per pronunciarsi e non deve decidere la presente causa in base a un argomento che non sarebbe stato oggetto di discussione tra le parti e gli interessati menzionati dall'articolo 23 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea.

32 In tali circostanze, la Corte, sentito l'avvocato generale, dichiara che non vi è luogo di ordinare la riapertura della fase orale del procedimento.

Sulla questione pregiudiziale

33 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006 debba essere interpretato nel senso che i 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 una nave, devono essere considerati rifiuti prodotti a bordo di navi ai sensi di tale disposizione.

34 Occorre precisare, in via preliminare, che dalla decisione di rinvio emerge che i residui di cui al procedimento principale, in quanto sostanze od oggetti di cui il detentore intende disfarsi, rientrano nella nozione di «rifiuti», ai sensi dell'articolo 2, punto 1, del regolamento n. 1013/2006, che rinvia alla definizione data a tale nozione nell'articolo 1, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2006/12, in seguito sostituito dall'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 2008/98, il quale contiene una definizione, in sostanza, analoga della citata nozione.

35 Fatta questa precisazione preliminare, occorre ricordare che l'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006 esclude dal campo d'applicazione di quest'ultimo i rifiuti prodotti a bordo di veicoli, treni, aeromobili e navi, finché tali rifiuti non sono scaricati a terra per essere recuperati o smaltiti.

36 Ne consegue che, come rilevato dal giudice del rinvio, nel caso in cui i rifiuti di cui al procedimento principale debbano essere considerati coperti da tale disposizione, il regolamento n. 1013/2006 non sarebbe stato loro applicabile finché non avessero lasciato la nave per essere recuperati o smaltiti.

37 Secondo una costante giurisprudenza della Corte, per interpretare una norma del diritto dell'Unione, occorre 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 17 ottobre 2018, Günter Hartmann Tabakvertrieb, C-425/17, EU:C:2018:830, punto 18 e giurisprudenza ivi citata).

38 Si deve altresì rilevare che, poiché esso prevede una deroga all'applicazione delle disposizioni del regolamento n. 1013/2006, l'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), di tale regolamento deve, in linea di principio, esser oggetto di un'interpretazione restrittiva. Detto questo, tale principio d'interpretazione restrittiva non implica tuttavia che i termini utilizzati dalla menzionata disposizione per definire la portata della deroga ivi prevista debbano essere interpretati in un modo che la priverebbe dei suoi effetti (v., per analogia, sentenza dell'11 settembre 2014, Fastweb, C-19/13, EU:C:2014:2194, punto 40 e giurisprudenza ivi citata).

39 Per quanto concerne, in primo luogo, il tenore letterale dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento 1013/2006, da questa disposizione emerge che, al fine di rientrare in tale esclusione dal campo d'applicazione di detto regolamento, i rifiuti devono essere prodotti a bordo, in particolare, di una nave e non devono essere stati scaricati da essa.

40 A tal riguardo, occorre sottolineare, da un lato, che tale disposizione non contiene alcuna indicazione quanto all'origine dei rifiuti o alla maniera in cui questi sono prodotti a bordo della nave in questione.

41 Come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 47 delle sue conclusioni, il legislatore dell'Unione si è limitato a precisare, all'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006, il luogo in cui i rifiuti devono essere prodotti, vale a dire a bordo, in particolare, di una nave, senza enunciare particolari requisiti quanto alle circostanze in cui tali rifiuti sono prodotti.

42 Dall'altro lato, dal senso abituale dei termini «finché tali rifiuti non sono scaricati» di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), risulta che, per quanto concerne una nave, tale disposizione si applica solo finché i rifiuti in questione non abbiano lasciato tale nave per essere spediti ai fini del loro recupero o smaltimento.

43 Risulta pertanto dalla formulazione letterale dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006 che l'esclusione dal campo d'applicazione di detto regolamento prevista da tale disposizione si applica a rifiuti prodotti a bordo di una nave, indipendentemente dalle circostanze in cui sono prodotti, finché tali rifiuti non lasciano la nave per essere recuperati o smaltiti.

44 In secondo luogo, questa conclusione è corroborata dal contesto della suddetta disposizione. Infatti, l'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), di tale regolamento riguarda lo scarico a terra di rifiuti prodotti dal normale funzionamento, in particolare, delle navi, comprese le acque reflue e i residui, purché questi siano disciplinati dalla Convenzione Marpol 73/78, o da altri strumenti internazionali vincolanti.

45 Dunque, contrariamente alla formulazione dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006, l'articolo 1, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento riguarda espressamente i rifiuti prodotti dal normale funzionamento, in particolare, di una nave, circostanza che conferma il fatto che l'esclusione di cui alla prima di tali disposizioni, che non contiene una simile precisazione, comprende i rifiuti prodotti a bordo di una nave a prescindere dalle circostanze in cui essi sono stati prodotti.

46 In terzo luogo, l'interpretazione dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006, che risulta dalla formulazione di tale disposizione nonché dal contesto in cui essa s'inserisce, non è rimessa in discussione dall'obiettivo perseguito da detto regolamento.

47 Vero è che dall'articolo 1, paragrafo 1, e dal considerando 7 del regolamento n. 1013/2006 emerge che quest'ultimo istituisce le procedure e i regimi di controllo applicabili alle spedizioni di rifiuti secondo modalità che tengano conto della necessità di preservare, proteggere e migliorare la qualità dell'ambiente e della salute umana. In particolare, dagli articoli 3, paragrafo 1, e 4, paragrafo 1, di tale regolamento, in combinato disposto con il considerando 14 di quest'ultimo, si desume che le spedizioni fra Stati membri di rifiuti destinati allo smaltimento e di rifiuti pericolosi destinati al recupero devono essere previamente notificate per iscritto alle autorità competenti, in modo da consentire loro di adottare le misure necessarie per la tutela della salute umana e dell'ambiente (sentenza del 26 novembre 2015, Total Waste Recycling, C-487/14, EU:C:2015:780, punto 29 e giurisprudenza ivi citata).

48 Tuttavia, tale obiettivo di protezione dell'ambiente perseguito dal regolamento n. 1013/2006 non può richiedere che, malgrado la chiara esclusione prevista dall'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), di tale regolamento, il trasporto di rifiuti prodotti a bordo di una nave in maniera fortuita sia soggetto alle norme del suddetto regolamento e, in particolare, conformemente al suo articolo 3, paragrafo 1, all'obbligo di notifica e di autorizzazione preventiva scritta. Infatti, tenuto conto del carattere improvviso e imprevedibile della produzione di questo tipo di rifiuti, sarebbe praticamente impossibile o eccessivamente difficile che il responsabile della nave in questione sia in grado di conoscere, in tempo utile, le informazioni necessarie ai fini di una corretta applicazione di tali norme, le quali sono destinate a garantire una sorveglianza ed un efficace controllo del trasporto di tali rifiuti, ai sensi del medesimo regolamento.

49 Conseguentemente, nel caso di rifiuti prodotti a causa di un'avaria, come quelli di cui al procedimento principale, il suddetto responsabile non sarebbe in grado, presumibilmente, prima di attraccare a un porto, di conoscere e fornire tutte le informazioni richieste dai formulari di cui agli allegati I A e I B del regolamento n. 1013/2006, relative, in particolare,

alla denominazione, composizione e identificazione dei rifiuti, nonché al tipo di operazione di smaltimento o recupero prevista.

50 Inoltre, occorre osservare, come affermato dall'avvocato generale al paragrafo 65 delle sue conclusioni, che il fatto di applicare le norme previste dal regolamento n. 1013/2006 ai rifiuti prodotti a bordo di una nave a seguito di un'avaria in alto mare potrebbe avere come effetto di ritardare l'ingresso della nave in un porto sicuro, circostanza che aumenterebbe il rischio d'inquinamento dei mari e nuocerebbe in questo modo all'obiettivo perseguito da tale regolamento.

51 Occorre sottolineare, tuttavia, che l'esclusione prevista all'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006 non si applica in caso di abuso da parte dei responsabili della nave in questione. Simili abusi consisterebbero, in particolare, in comportamenti volti a ritardare, in maniera eccessiva e senza giustificazione, lo sbarco dei rifiuti affinché siano recuperati o smaltiti. A tal proposito, un ritardo di questo tipo dovrebbe essere valutato in funzione, in particolare, della natura di detti rifiuti e dell'importanza del pericolo che essi rappresentano per l'ambiente e per la salute umana.

52 Nel caso di specie, dal momento che i rifiuti di cui al procedimento principale sono stati causati dall'avaria avvenuta a bordo della *Flaminia*, quando questa navigava in alto mare, si deve ritenere che essi siano stati prodotti a bordo di una nave, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006. Tale disposizione si applica, quindi, ai suddetti rifiuti finché non lasciano tale nave per essere recuperati o smaltiti.

53 Alla luce delle precedenti considerazioni, risulta che l'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1013/2006 deve essere interpretato nel senso che i 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 a un'avaria avvenuta a bordo di una nave, devono essere considerati rifiuti prodotti a bordo di navi, a norma di tale disposizione, che sono pertanto esclusi dall'ambito d'applicazione di detto regolamento finché non siano sbarcati per essere recuperati o smaltiti.

Sulle spese

54 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 (Quinta 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, deve essere interpretato nel senso che i 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 a un'avaria avvenuta a bordo di una nave, devono essere considerati rifiuti prodotti a bordo di navi, a norma di tale disposizione, che sono pertanto esclusi dall'ambito d'applicazione di tale regolamento finché non siano sbarcati per essere recuperati o smaltiti.

(Omissis)