

СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS
SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÝCH SPOLEČEÍ
DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS DOM
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN
EUROOPA ÜHENDUSTE KÕRGEKOHTUS
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
COUR DE JUSTICE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES
CÚIRT BHREITHIÚNAIS NA gCÓMHPHOBAL EOR
CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITÀ EUROPEE
EIROPAS KOPIENU TIESA



EUROPOS BENDRIJŲ TEISINGUMO TEISMAS
AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BÍRÓSÁGA
ORTI TAL-ĠUSTIZZJA TAL-KOMUNITAJET EWROPEJ
VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN
BUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI WSPÓLNOT EUROPEJSKICH
UNAL DE JUSTIÇA DAS COMUNIDADES EUROPEIAS
TEA DE JUSTIȚIE A COMUNITĂȚILOR EUROPENE
NY DVOR EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTEV
IŠČE EVROPSKIH SKUPNOSTI
DOPAN YHTEISÖJEN TUOMOISTUIN
EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS DOMSTOL

Stampa e Informazione

COMUNICATO STAMPA n. 39/08

24 giugno 2008

Sentenza della Corte di giustizia nella causa C-188/07

Commune de Mesquer / Total France SA, Total International Ltd

IL PRINCIPIO “CHI INQUINA PAGA” IMPONE UN'ASSUNZIONE DELL'ONERE FINANZIARIO COSTITUITO DAL COSTO DI SMALTIMENTO DEI RIFIUTI CAUSATI DAL NAUFRAGIO DI UNA PETROLIERA

L'esigenza di una trasposizione conforme dell'art. 15 della direttiva «rifiuti» può comportare che il fabbricante del prodotto che ha generato rifiuti sopporti il costo di smaltimento dei rifiuti causati dallo sversamento accidentale di idrocarburi in mare

La società italiana ENEL ha concluso un contratto con la Total International Ltd relativo alla fornitura di olio pesante dal porto di Dunkerque (Francia) a quello di Milazzo. Ai fini dell'esecuzione di tale contratto, la Total raffinage distribution, divenuta Total France SA, ha venduto l'olio pesante di cui trattasi alla Total International Ltd, la quale ha noleggiato la petroliera Erika, battente bandiera maltese. Il 12 dicembre 1999 l'Erika è affondata al largo delle coste bretoni (Finistère, Francia), sversando una parte del suo carico e del suo combustibile in mare e causando un inquinamento del litorale atlantico francese.

Il comune di Mesquer ha convenuto in giudizio le imprese del gruppo Total per il rimborso delle spese sostenute a fronte delle operazioni di pulitura e bonifica del suo territorio costiero fondandosi sulla direttiva «rifiuti». Secondo il comune, gli idrocarburi accidentalmente sversati in mare costituivano rifiuti ai sensi della direttiva e il costo del loro smaltimento doveva quindi essere imputato alle società Total International Ltd e Total France, rispettivamente nella loro qualità di «precedenti detentori» o di «produttore del prodotto causa dei rifiuti».

Al fine di potersi pronunciare sull'impugnazione dinanzi ad essa proposta, la Cour de cassation (Francia) interroga la Corte di giustizia relativamente all'interpretazione delle disposizioni comunitarie applicabili ¹.

➤ *Se l'olio pesante accidentalmente sversato in mare a seguito a un naufragio debba essere qualificato come rifiuto ai sensi della direttiva*

La Corte reputa che l'olio pesante trasportato dalla nave non costituisca un «rifiuto», nei limiti in cui esso è sfruttato o commercializzato a condizioni economicamente vantaggiose e può essere effettivamente utilizzato come combustibile senza necessitare di preliminari operazioni di trasformazione.

¹ – Direttiva del Consiglio 15 luglio 1975, 75/442/CEE, relativa ai rifiuti (GU L 194, pag. 39), modificata dalla decisione della Commissione 24 maggio 1996, 96/350/CE (GU L 135, pag. 32).

Tuttavia, gli idrocarburi sversati nel caso di un naufragio, che risultino miscelati ad acqua nonché a sedimenti e che vadano alla deriva lungo le coste di uno Stato membro fino a raggiungere queste ultime, **costituiscono sostanze che il loro detentore non aveva l'intenzione di produrre e delle quali egli si disfa, ancorché involontariamente, in occasione del loro trasporto, cosicché devono essere qualificate come rifiuti ai sensi della direttiva.**

- *Se, nel caso del naufragio di una petroliera, il produttore dell'olio pesante sversato in mare e/o colui che lo ha venduto e ha noleggiato la nave che trasportava tale sostanza possano essere tenuti a farsi carico del costo connesso allo smaltimento dei rifiuti così generati, anche qualora la sostanza sversata in mare fosse trasportata da terzi, nel caso di specie da un vettore marittimo*

La Corte rammenta anzitutto che, nelle circostanze del caso di specie, la direttiva «rifiuti» prevede, conformemente al principio «chi inquina paga», che tale costo deve essere sostenuto dai «precedenti detentori» o dal «produttore del prodotto causa dei rifiuti».

La Corte osserva che, in occasione di un naufragio, il proprietario della nave che trasporta idrocarburi ne è in possesso immediatamente prima che divengano rifiuti. **Pertanto, il proprietario della nave può essere considerato come colui che ha prodotto tali rifiuti ed essere qualificato per ciò stesso come «detentore» ai sensi della direttiva.**

Tuttavia, il giudice nazionale, alla luce degli elementi la cui valutazione è di sua esclusiva competenza, può considerare che **colui che ha venduto idrocarburi e noleggiato la nave che li ha trasportati ha «prodotto rifiuti», qualora constati che detto venditore-noleggiatore ha contribuito al rischio che si verificasse l'inquinamento determinato dal naufragio, in particolare se si è astenuto dall'adottare provvedimenti diretti a prevenire un tale evento, come quelli relativi alla scelta della nave.**

La Corte reputa, a tale riguardo, che la direttiva «rifiuti» non osti a che gli Stati membri, in applicazione delle convenzioni sulla responsabilità civile² e FIPOL³, prevedano limiti e/o esclusioni di responsabilità a favore del proprietario della nave e del noleggiatore nonché l'istituzione di un fondo come il Fondo internazionale per il risarcimento dei danni dovuti a inquinamento da idrocarburi (FIPOL).

Tuttavia, se i costi di smaltimento dei rifiuti non sono o non possono essere assunti dal FIPOL e, in applicazione dei limiti e/o delle esclusioni di responsabilità vigenti, il diritto nazionale di uno Stato membro, compreso quello derivante da convenzioni internazionali, impedisce che tali costi possano essere sostenuti dal proprietario della nave e dal noleggiatore di quest'ultima, sebbene tali soggetti debbano essere considerati come «detentori», un siffatto **diritto nazionale dovrà allora consentire che i costi in questione siano sopportati dal «produttore del prodotto causa dei rifiuti» così sversati. Nondimeno, conformemente al principio «chi inquina paga», il produttore potrà essere tenuto a farsi carico di tali costi solo se, mediante la sua attività, ha contribuito al rischio che si verificasse l'inquinamento prodotto dal naufragio della nave.**

² – Convenzione internazionale del 1969 sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento da idrocarburi, adottata a Bruxelles il 29 novembre 1969, come modificata dal protocollo firmato a Londra il 27 novembre 1992 (GU 2004, L 78, pag. 32).

³ – Convenzione internazionale sull'istituzione di un fondo internazionale per il risarcimento dei danni dovuti a inquinamento da idrocarburi, adottata a Bruxelles il 18 dicembre 1971, come modificata dal protocollo firmato a Londra il 27 novembre 1992 (GU 2004, L 78, pag. 40).

*Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna
la Corte di giustizia*

Lingue disponibili: FR, BG, CS, DE, EN, ES, EL, HU, IT, NL, PT, RO

*Il testo integrale della sentenza si trova sul sito Internet della Corte
<http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=IT&Submit=rechercher&numaff=C-188/07>
Di regola tale testo può essere consultato il giorno della pronuncia dalle ore 12 CET.*

*Per maggiori informazioni rivolgersi alla dott.ssa Estella Cigna Angelidis
tel. (00352) 4303 2582 fax (00352) 4303 2674*

*Talune immagini della lettura della sentenza sono disponibili su EbS, "Europe by Satellite"
Servizio offerto dalla Commissione europea, Direzione Generale Stampa e Comunicazione
L-2920 Lussemburgo, tel. (00352) 4301 35177, fax (00352) 4301 35249
o B-1049 Bruxelles, tel. (0032) 2 2964106, fax (0032) 2 2965956*