Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

11 luglio 2018 *

«Rinvio pregiudiziale – Convenzione di Montego Bay – Articolo 220, paragrafo 6 – Poteri dello Stato costiero – Competenza della Corte a interpretare norme del diritto internazionale – Direttiva 2005/35/CE – Inquinamento provocato dalle navi – Articolo 7, paragrafo 2 – Convenzione Marpol 73/78 – Scarico di idrocarburi da parte di una nave straniera in transito nella zona economica esclusiva – Circostanze in presenza delle quali lo Stato costiero può avviare un procedimento nei confronti di una nave straniera – Libertà di navigazione – Tutela dell'ambiente marino – Danni gravi o rischio di danni gravi provocati alla costa, agli interessi connessi o a qualunque risorsa del mare territoriale o della zona economica esclusiva – Prove chiare e oggettive»

Nella causa C-15/17,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Korkein oikeus (Corte suprema, Finlandia), con decisione del 12 dicembre 2016, pervenuta in cancelleria il 13 gennaio 2017, nel procedimento

Bosphorus Queen Shipping Ltd Corp.

contro

Rajavartiolaitos,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da L. Bay Larsen, presidente di sezione, J. Malenovský (relatore), M. Safjan, D. Šváby e M. Vilaras, giudici,

avvocato generale: N. Wahl

cancelliere: M. Ferreira, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 6 dicembre 2017,

considerate le osservazioni presentate:

– per la Bosphorus Queen Shipping Ltd Corp., da P. Karhu, asianajaja;

– per il governo finlandese, da J. Heliskoski, in qualità di agente;

– per il governo belga, da J. Van Holm, C. Van Lul e L. Van den Broeck, in qualità di agenti;

* Lingua processuale: il finlandese.

– per il governo ellenico, da G. Karipsiadis, K. Georgiadis, M. Stellakatos, E. Tsaousi ed E. Skalieri, in qualità di agenti;

– per il governo francese, da B. Fodda e D. Colas, in qualità di agenti;

– per il governo dei Paesi Bassi, da C.S. Schillemans e M. Bulterman, in qualità di agenti;

– per la Commissione europea, da L. Nicolae, A. Bouquet, E. Paasivirta e P. Aalto, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 28 febbraio 2018,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1833, 1834 e 1835, pag. 3; in prosieguo: la «Convenzione di Montego Bay»), e dell'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, anche penali, per i reati di inquinamento (GU 2005, L 255, pag. 11), quale modificata dalla direttiva 2009/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 (GU 2009, L 280, pag. 52) (in prosieguo: la «direttiva 2005/35»).

2 Tale domanda è stata proposta nell'ambito di una controversia tra la Bosphorus Queen Shipping Ltd Corp. (in prosieguo: la «Bosphorus»), società proprietaria della nave da carico secco Bosphorus Queen registrata a Panama, e il Rajavartiolaitos (autorità di controllo delle frontiere, Finlandia), in merito a un'ammenda irrogata da quest'ultimo alla società medesima per via dello scarico di idrocarburi effettuato da tale nave nella zona economica esclusiva (ZEE) finlandese.

Contesto normativo

Diritto internazionale

La Convenzione sull'intervento in alto mare del 1969

3 La Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare inquinamento da idrocarburi è stata conclusa a Bruxelles il 29 novembre 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 970, pag. 211; in prosieguo: la «Convenzione sull'intervento in alto mare del 1969»). L'Unione e vari suoi Stati membri non sono parti contraenti di tale Convenzione, mentre lo sono la Repubblica di Finlandia e Panama.

4 A termini dell'articolo I, paragrafo 1, di detta Convenzione, le parti «possono adottare, in alto mare, le misure che sono necessarie a prevenire, attenuare o eliminare i gravi ed imminenti rischi che possono derivare ai loro litorali o interessi connessi dall'inquinamento [o minaccia di inquinamento] delle acque di mare da idrocarburi in seguito ad un sinistro marittimo o a fatti connessi a tale sinistro, che appaiano suscettibili di avere gravi e dannose conseguenze».

5 Il successivo articolo II, paragrafo 4, prevede quanto segue:

«Ai fini della presente Convenzione:

(…)

4. l'espressione "interessi connessi" indica gli interessi di uno Stato rivierasco direttamente lesi o minacciati dall'incidente marittimo e riguardanti in particolare:

a) le attività marittime costiere, portuali o di estuario, ivi comprese le attività di pesca, costituenti un mezzo essenziale di sussistenza per le persone interessate;

b) le attrazioni turistiche della regione considerata;

c) la salute delle popolazioni rivierasche ed il benessere della regione considerata, ivi compresa la conservazione delle risorse biologiche marine, della fauna e della flora».

La Convenzione Marpol 73/78

6 La Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, firmata a Londra il 2 novembre 1973, quale integrata dal protocollo del 17 febbraio 1978 (in prosieguo: la «Convenzione Marpol 73/78»), istituisce norme per la prevenzione e la lotta contro l'inquinamento dell'ambiente marino.

7 L'Unione non è parte di tale Convenzione. Per contro, al pari di tutti gli altri Stati membri dell'Unione, la Repubblica di Finlandia vi ha aderito.

8 Le norme relative alla prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi figurano all'allegato I della Convenzione Marpol 73/78.

9 La norma 1, punto 11, dell'allegato I di tale Convenzione definisce la zona speciale come una «zona di mare che, per ragioni tecniche riconosciute in merito alla sua situazione oceanografica ed ecologica nonché al particolare carattere del suo traffico, richiede l'adozione di metodi obbligatori speciali per prevenire l'inquinamento marino da idrocarburi». Ai fini di tale allegato, tra le zone speciali figurano la zona del Mar Baltico, che comprende il Mar Baltico propriamente detto nonché il Golfo di Botnia, il Golfo di Finlandia e l'accesso al Mar Baltico delimitato dal parallelo di Skagen, nello Skagerrak (57° 44,8'N).

10 All'allegato I della suddetta Convenzione, la norma 15 della parte C, riguardante il «controllo degli scarichi di idrocarburi derivanti dallo sfruttamento», stabilisce quanto segue:

«1 Fatte salve le disposizioni contenute nella norma 4 del presente allegato e nei paragrafi 2, 3 e 6 della presente norma, qualsiasi scarico in mare di idrocarburi o di miscele di idrocarburi provenienti da navi è vietato.

(…)

B. Scarichi nelle zone speciali

3 Qualsiasi scarico in mare di idrocarburi o di miscele di idrocarburi provenienti da navi di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate è vietato, a meno che tutte le condizioni seguenti siano soddisfatte:

1 la nave sia in navigazione;

2 la miscela di idrocarburi sia filtrata attraverso un materiale di filtraggio degli idrocarburi che soddisfa i requisiti della norma 14.7 del presente allegato;

3 il contenuto di idrocarburi degli scarichi non superi, senza essere diluito, 15 parti per milione;

4 la miscela di idrocarburi non provenga dalle sentine dei locali delle pompe di carico, a bordo delle petroliere; e

5 la miscela di idrocarburi, nel caso delle petroliere, non sia mescolata con residui del carico di idrocarburi».

La Convenzione di Motego Bay

11 La Convenzione di Montego Bay è entrata in vigore il 16 novembre 1994. La sua conclusione è stata approvata a nome dell'Unione europea con decisione 98/392/CE del Consiglio, del 23 marzo 1998 (GU 1998, L 179, pag. 1).

12 Ai sensi dell'articolo 1 di tale Convenzione:

«1) per "[a]rea" si intende il fondo del mare, il fondo degli oceani e il relativo sottosuolo, al di là dei limiti della giurisdizione nazionale;

(…)

4) per "inquinamento dell'ambiente marino" s'intende l'introduzione diretta o indiretta, a opera dell'uomo, di sostanze o energia nell'ambiente marino ivi compresi gli estuari, che provochi o possa presumibilmente provocare effetti deleteri quali il danneggiamento delle risorse biologiche e della vita marina, rischi per la salute umana, impedimenti alle attività marine, ivi compresi la pesca e altri usi legittimi del mare, alterazioni della qualità dell'acqua di mare che ne compromettano l'utilizzazione, oppure il degrado delle attrattive ambientali;

(…)».

13 L'articolo 56 della medesima, intitolato «Diritti, giurisdizione e obblighi dello Stato costiero nella [ZEE]», così recita:

«1. Nella [ZEE] lo Stato costiero gode di:

a) diritti sovrani sia ai fini dell'esplorazione, dello sfruttamento, della conservazione e della gestione delle risorse naturali, biologiche o non biologiche, che si trovano nelle acque soprastanti il fondo del mare, sul fondo del mare e nel relativo sottosuolo, sia ai fini di altre attività connesse con l'esplorazione e lo sfruttamento economico della zona, quali la produzione di energia derivata dall'acqua, dalle correnti e dai venti;

b) giurisdizione conformemente alle pertinenti disposizioni della presente [C]onvenzione, in materia di:
   i) installazione e utilizzazione di isole artificiali, impianti e strutture;

ii) ricerca scientifica marina;
iii) protezione e preservazione dell'ambiente marino;

c) altri diritti e doveri previsti dalla presente [C]onvenzione».

14 Il successivo articolo 58, relativo ai «Diritti e obblighi degli altri Stati nella [ZEE]», dispone quanto segue:

«1. Nella [ZEE] tutti gli Stati, sia costieri sia privi di litorale, godono, conformemente alle specifiche disposizioni della presente Convenzione, delle libertà di navigazione e di sorvolo, di posa in opera di condotte e cavi sottomarini, indicate all'articolo 87, e di altri usi del mare, leciti in ambito internazionale, collegati con tali libertà, come quelli associati alle operazioni di navi, aeromobili, condotte e cavi sottomarini, e compatibili con le altre disposizioni della presente [C]onvenzione.

2. Gli articoli da 88 a 115 e le altre norme pertinenti di diritto internazionale si applicano alla [ZEE] purché non siano incompatibili con la presente parte.

3. Nell'esercitare i propri diritti e nell'adempiere i propri obblighi nella [ZEE] conformemente alla presente [C]onvenzione, gli Stati tengono in debito conto i diritti e gli obblighi dello Stato costiero, e rispettano sia le leggi e i regolamenti emanati dallo Stato costiero conformemente alle disposizioni della presente [C]onvenzione, sia le altre norme del diritto internazionale purché non siano incompatibili con la presente parte».

15 Il successivo articolo 61, paragrafi da 1 a 4, relativo alla «conservazione delle risorse biologiche», prevede quanto segue:

«1. Lo Stato costiero stabilisce il volume massimo delle risorse biologiche di cui è consentita la cattura nella sua [ZEE].

2. Lo Stato costiero, tenuto conto delle informazioni scientifiche più attendibili di cui dispone a tale scopo, assicura, attraverso misure appropriate di mantenimento e di utilizzo, che la conservazione delle risorse biologiche della [ZEE] non sia messa in pericolo da uno sfruttamento eccessivo. Lo Stato costiero e le competenti organizzazioni internazionali, subregionali, regionali o mondiali collaborano a tal fine.

3. Tali misure mirano altresì a mantenere o a ricostituire le specie sfruttate a livelli tali da consentire la massima resa possibile, nel rispetto dei fattori ecologici ed economici pertinenti, ivi compresi i bisogni delle comunità costiere dedite alla pesca e le esigenze particolari dei paesi in via di sviluppo, tenuto conto dei metodi di pesca, dell'interdipendenza dei banchi e dei valori minimi internazionali generalmente raccomandati a livello subregionale, regionale o mondiale.

4. Nell'adottare tali misure lo Stato costiero prende in considerazione gli effetti sulle specie associate o dipendenti da quelle che sono oggetto di pesca, al fine di conservare o ricostituire le popolazioni di tali specie associate o dipendenti al di sopra dei livelli ai quali la loro riproduzione può venire seriamente compromessa».

16 A termini dell'articolo 194, paragrafo 5, della Convenzione medesima:

«Le misure adottate conformemente alla presente parte includono quelle necessarie a proteggere e preservare ecosistemi rari o delicati, come pure l'habitat di specie in diminuzione, in pericolo o in via di estinzione e altre forme di vita marina».

17 Il successivo articolo 211, intitolato «Inquinamento provocato da navi», ai paragrafi 1 e 7 così dispone:

«1. Gli Stati, agendo tramite le competenti organizzazioni internazionali o una conferenza diplomatica generale, stabiliscono regole e norme internazionali atte a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino causato da navi, e favoriscono l'adozione, attraverso gli stessi canali e ogni qualvolta sia opportuno, di sistemi di canalizzazione del traffico intesi a ridurre al minimo il rischio di incidenti che possano provocare l'inquinamento dell'ambiente marino, incluse le coste, e danni conseguenti agli interessi connessi degli Stati costieri. Tali regole e norme sono ugualmente riesaminate nel tempo, secondo necessità.

(…)

7. Le regole e norme internazionali previste dal presente articolo dovrebbero includere, tra l'altro, l'obbligo di notifica tempestiva agli Stati costieri la cui costa e relativi interessi possano essere compromessi da qualsiasi tipo di incidente in mare che provochi o possa provocare scarichi in mare».

18 L'articolo 220 della Convenzione stessa, intitolato «Applicazione della normativa da parte dello Stato costiero», ai paragrafi da 3 a 6, stabilisce i criteri attributivi di competenza in base ai quali uno Stato costiero può adottare misure nei confronti di una nave che ha commesso una violazione delle regole e delle norme internazionali in materia di inquinamento provocato dalle navi nella sua ZEE. Tali paragrafi così recitano:

«3. Quando uno Stato ha fondati motivi per ritenere che una nave in navigazione nella [ZEE] o nel mare territoriale abbia commesso nella [ZEE] una violazione delle pertinenti regole e norme internazionali per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento provocato da navi, o delle leggi e regolamenti dello Stato stesso emanate conformemente a tali regole e norme in applicazione di esse, quest'ultimo può esigere che la nave comunichi la propria identità e il luogo di immatricolazione, l'ultimo porto di scalo e il successivo, e ogni altro elemento atto a stabilire se sia stata commessa una violazione.

4. Gli Stati emanano leggi e regolamenti e adottano le misure necessarie affinché le navi battenti la loro bandiera soddisfino le richieste di informazioni di cui al paragrafo 3.

5. Quando uno Stato ha fondati motivi per ritenere che una nave in navigazione nella sua [ZEE] o nel suo mare territoriale abbia commesso, nella [ZEE], una violazione secondo il paragrafo 3 da cui è derivato uno scarico considerevole che ha provocato o rischia di provocare l'inquinamento grave dell'ambiente marino, tale Stato può effettuare un'ispezione della nave in relazione a questioni connesse con la violazione se la nave ha rifiutato di fornire chiarimenti o se questi ultimi sono in evidente contraddizione con i fatti avvenuti, e se le circostanze giustificano tale ispezione.

6. Quando esistono prove chiare e oggettive che una nave in navigazione nella [ZEE] o nel mare territoriale di uno Stato ha commesso, nella [ZEE], una violazione secondo il paragrafo 3, da cui è derivato uno scarico che ha provocato o rischia di provocare danni gravi alla costa o agli interessi connessi dello Stato costiero, o a una qualunque risorsa del suo mare territoriale o della sua [ZEE], tale Stato, alle condizioni della sezione 7 e se gli elementi di prova lo giustificano, può iniziare un procedimento, ivi compreso il sequestro della nave, conformemente alla propria legislazione».

19 Il successivo articolo 221, intitolato «Misure atte a evitare l'inquinamento derivato da incidenti in mare», così dispone:

«1. Nessuna disposizione della presente parte pregiudica il diritto degli Stati, in virtù del diritto internazionale sia consuetudinario sia convenzionale, di adottare e applicare al di là del mare territoriale misure proporzionate al danno subito o prevedibile, al fine di proteggere le proprie coste e

gli interessi correlati, ivi compresa la pesca, dall'inquinamento o da una minaccia di inquinamento determinato da un incidente in mare o da azioni ad esso connesse, da cui è ragionevole aspettarsi conseguenze gravemente dannose.

2. Ai fini del presente articolo per "incidente in mare" si intende un abbordaggio, un incaglio o altro incidente di navigazione, o altro evento verificatosi a bordo o all'esterno della nave, che abbia arrecato danni materiali o comporti il pericolo imminente di danni materiali a una nave o al suo carico».

20 Il successivo articolo 237, relativo agli obblighi derivanti da altre convenzioni in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino, prevede quanto segue:

«1. Le disposizioni della presente parte si applicano senza pregiudizio degli obblighi specifici assunti dagli Stati in virtù di speciali convenzioni e accordi precedenti in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino, e di accordi che possono essere conclusi per facilitare l'applicazione dei principi generali enunciati dalla presente [C]onvenzione.

2. Obblighi specifici assunti dagli Stati in virtù di speciali convenzioni in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino dovrebbero essere assolti coerentemente con i principi generali e con gli obiettivi della presente [C]onvenzione».

La Convenzione di Vienna

21 La Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati è stata conclusa a Vienna il 23 maggio 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, pag. 331; in prosieguo: la «Convenzione di Vienna»).

22 Ai sensi dell'articolo 31 di tale Convenzione, intitolato «Regola generale di interpretazione»:

«1. Un trattato deve essere interpretato in buona fede seguendo il senso ordinario da attribuire ai termini del trattato nel loro contesto e alla luce del suo oggetto e del suo scopo.

(…)

3. Si terrà conto, oltre che del contesto:

(…)

c) di qualsiasi regola pertinente di diritto internazionale applicabile nei rapporti fra le parti.

(…)».

23 Il successivo articolo 32, intitolato «Mezzi complementari di interpretazione», così recita:

«Si può fare ricorso ai mezzi complementari di interpretazione, e in particolare ai lavori preparatori e alle circostanze nelle quali il trattato è stato concluso, allo scopo, sia di confermare il senso che risulta dall'applicazione dell'art[icolo] 31 sia di determinare il senso quando l'interpretazione data in conformità all'articolo 31:

a) lascia il senso ambiguo o oscuro; oppure

b) conduce ad un risultato che è manifestamente assurdo o irragionevole».

Diritto dell'Unione

24 I considerando da 1 a 4 e 12 della direttiva 2005/35 così recitano:

«1) La politica comunitaria sulla sicurezza marittima mira a garantire un elevato livello di sicurezza e di protezione dell'ambiente ed è fondata sulla convinzione che tutte le parti coinvolte nel trasporto di merci per mare hanno la responsabilità di garantire che le navi utilizzate nelle acque comunitarie siano conformi alle regole e alle norme applicabili.

2) Le norme pratiche di tutti gli Stati membri per gli scarichi di sostanze inquinanti effettuati dalle navi si basano sulla [C]onvenzione Marpol 73/78; tuttavia tali norme sono quotidianamente ignorate da un numero molto elevato di navi che solcano le acque comunitarie, senza che alcuna azione correttiva sia intrapresa.

3) La [C]onvenzione Marpol 73/78 viene attuata in maniera diversa nei vari Stati membri ed è dunque necessario armonizzarne l'attuazione a livello comunitario; in particolare, le pratiche degli Stati membri in materia di sanzioni applicabili allo scarico di sostanze inquinanti effettuato dalle navi presentano notevoli divergenze.

4) Le misure dissuasive costituiscono parte integrante della politica comunitaria sulla sicurezza marittima, in quanto garantiscono un nesso tra la responsabilità di ciascuna delle parti coinvolte nel trasporto di merci inquinanti per mare e la possibilità che tali parti incorrano in sanzioni; per un'efficace protezione dell'ambiente occorrono pertanto sanzioni efficaci, dissuasive e proporzionate.

(…)

(12) Se esistono elementi di prova chiari e obiettivi di uno scarico che provoca o minaccia di provocare un grave danno, gli Stati membri dovrebbero sottoporre la questione alle proprie autorità competenti per avviare un procedimento a norma dell'articolo 220 della [Convenzione di Motego Bay]».

25 L'articolo 1 di tale direttiva così dispone:

«1. Scopo della presente direttiva è quello di recepire nel diritto comunitario le norme internazionali in materia di inquinamento provocato dalle navi e di garantire che ai responsabili di scarichi di sostanze inquinanti siano [irrogate] sanzioni adeguate, anche penali, al fine di aumentare la sicurezza marittima e migliorare la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi.

2. La presente direttiva non preclude agli Stati membri la possibilità di adottare misure più rigorose contro l'inquinamento provocato dalle navi, conformemente al diritto internazionale».

26 A termini del successivo articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e d):

«1. La presente direttiva è applicabile, conformemente al diritto internazionale, agli scarichi di sostanze inquinanti:

(…)

b) nelle acque territoriali di uno Stato membro;

(…)

d) nella [ZEE] o in una zona equivalente di uno Stato membro, istituita ai sensi del diritto internazionale».

27 L'articolo 7 della medesima direttiva, intitolato «Misure di controllo dell'applicazione adottate dagli Stati costieri per le navi in transito», al paragrafo 2 prevede quanto segue:

«Se esistono elementi di prova chiari e obiettivi che una nave che naviga nelle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) o d), abbia commesso, nell'area di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera d), una violazione consistente in uno scarico che provoca o minaccia di provocare un grave danno al litorale o agli interessi collegati dello Stato membro colpito o alle risorse delle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) o d), il suddetto Stato membro provvede, quando gli elementi di prova lo giustificano e fatta salva la parte XII, sezione 7, della Convenzione [di Montego Bay], a sottoporre la questione alle autorità competenti per avviare un procedimento, compreso il procedimento per il fermo della nave, a norma del proprio diritto nazionale».

Diritto finlandese

28 La direttiva 2005/35 è stata recepita in Finlandia, in particolare, per mezzo della Merenkulun ympäristönsuojelulaki (1672/2009) [legge sulla tutela dell'ambiente nell'ambito della navigazione marittima (1672/2009)].

29 Il capo 3 di tale legge, intitolato «Ammenda in caso di scarico di idrocarburi», all'articolo 1, primo comma, così dispone:

«Le violazioni del divieto di scarico di idrocarburi o di miscele di idrocarburi nelle acque territoriali o nella [ZEE] della Finlandia, disciplinato al capo 2, articolo 1, sono punite con un'ammenda (*ammenda per lo scarico di idrocarburi*), salvo che gli idrocarburi o la miscela di idrocarburi scaricati non possano essere considerati minimi in considerazione della loro quantità o dei loro effetti. Nel caso di violazioni del divieto di scarico nella [ZEE] della Finlandia commesse da una nave straniera in transito, tuttavia, l'ammenda viene irrogata solo nel caso in cui lo scarico provochi o minacci di provocare un grave danno al litorale o agli interessi collegati della Finlandia o alle risorse del mare territoriale o della [ZEE] della Finlandia».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

30 Secondo l'autorità di controllo delle frontiere, la nave Bosphorus Queen, l'11 luglio 2011, scaricava idrocarburi in mare mentre era in transito nella ZEE finlandese.

31 Tale scarico sarebbe avvenuto al margine di detta ZEE, a una distanza di circa 25-30 km dalle coste finlandesi. Gli idrocarburi scaricati si estendevano su una fascia di una lunghezza di circa 37 km e di una larghezza approssimativa di 10 m. È stato stimato che la superficie totale coperta dagli scarichi corrispondeva a circa 0,222 km^2 e che il suo volume era compreso tra gli 0,898 e i 9,050 m^3.

32 Il giudice del rinvio precisa che le autorità finlandesi all'epoca dei fatti non hanno adottato contromisure per quanto concerne lo scarico di tali idrocarburi. Parimenti, non sarebbero stati segnalati idrocarburi che abbiano raggiunto il litorale e non sarebbe stato dimostrato che lo scarico di idrocarburi avesse arrecato un danno concreto.

33 Per contro, quando la nave, in provenienza da San Pietroburgo (Russia), è nuovamente passata dalla ZEE finlandese, l'autorità di controllo delle frontiere, con decisione del 23 luglio 2011, da un lato, disponeva a titolo di misure cautelari il versamento da parte della Bosphorus di una cauzione di

EUR 17 112, destinata a coprire l'importo dell'eventuale infliggenda ammenda per lo scarico di idrocarburi effettuato dalla nave stessa, e, dall'altro, ne imponeva il fermo. In seguito al versamento di tale cauzione, il 25 luglio 2011, la nave poteva riprendere la navigazione.

34 I rischi provocati dallo scarico di idrocarburi in questione erano oggetto di una perizia, trasmessa il 26 luglio 2011 da parte del Suomen ympäristökeskus (Istituto finlandese per l'ambiente) all'autorità di controllo delle frontiere. L'impatto di tale scarico di idrocarburi sull'ambiente veniva valutato sulla base dell'estensione minima stimata dello scarico. Da tale perizia risulta quanto segue:

– Gli idrocarburi hanno potuto quantomeno in parte raggiungere le regioni costiere finlandesi. Se tali idrocarburi raggiungono la regione costiera, essi pregiudicherebbero l'utilizzo di quest'ultima per fini ricreativi.

– Una parte degli idrocarburi ha continuato ad avere ripercussioni in alto mare in prossimità dell'area di scarico.

– Lo scarico ha pregiudicato lo sviluppo favorevole dello stato dell'ambiente nel Mar Baltico.

– Lo scarico ha messo in pericolo gli uccelli che si alimentano e riposano in alto mare.

– Gli idrocarburi hanno danneggiato il plancton vegetale e animale. I composti idrocarburici sono entrati nella catena alimentare.

– È probabile che lo spinarello delle acque superficiali in alto mare abbia direttamente subìto danni dallo scarico di idrocarburi, per cui non si possono escludere ripercussioni negative a breve termine sulle risorse ittiche.

– In tale area, la sedimentazione è forte ed è probabile che una parte dei composti idrocarburici raggiungerà il fondo marino danneggiandone la fauna.

– In prossimità della suddetta area si trovano diverse aree naturali di grande pregio appartenenti alla rete Natura 2000.

– Il momento in cui si è verificato lo scarico di idrocarburi era particolarmente dannoso per gli uccelli marini, in quanto essi avevano ancora dei piccoli non in grado di volare, che abitano in grandi colonie nella zona marittima che si estende dalle più lontane isole della penisola di Hanko (Finlandia) fino all'arcipelago finlandese, e i giovani edredoni volavano lontani dalla costa.

– Nel momento in cui si è verificato lo scarico di idrocarburi vi erano decine di migliaia di edredoni nella zona antistante la penisola di Hanko. Lo scarico ha messo in grande pericolo gli uccelli marini della costa finlandese.

35 Con decisione del 16 settembre 2011, l'autorità di controllo delle frontiere infliggeva alla Bosphorus un'ammenda pari a EUR 17 112 per lo scarico di idrocarburi, rilevando che lo scarico aveva provocato o rischiava di provocare gravi danni alla costa o agli interessi connessi della Repubblica di Finlandia ovvero a qualunque risorsa situata nel mare territoriale o nella ZEE finlandesi.

36 La Bosphorus e l'armatore della nave ricorrevano successivamente dinanzi allo Helsingin käräjäoikeus (Tribunale di primo grado di Helsinki, Finlandia), in qualità di tribunale del mare, chiedendo l'annullamento delle decisioni del 23 luglio e del 16 settembre 2011 recanti, rispettivamente, la cauzione e l'ammenda per lo scarico di tali idrocarburi. Essi sostenevano, in particolare, che lo scarico non avrebbe provocato gravi danni all'ambiente e che i giudici dello Stato di bandiera della nave, ossia Panama, sarebbero i soli competenti a conoscere della controversia.

37 Con sentenza del 30 gennaio 2012, lo Helsingin käräjäoikeus (Tribunale di primo grado di Helsinki) riteneva provato che la nave in questione aveva scaricato in mare un quantitativo di idrocarburi quantomeno pari a circa 900 litri. Nel corso del procedimento che ha condotto alla pronuncia di tale sentenza, lo Helsingin käräjäoikeus (Tribunale di primo grado di Helsinki) sentiva in qualità di testimone un perito dell'Istituto finlandese per l'ambiente. Il giudice medesimo riteneva quindi, alla luce degli elementi acquisiti, che lo scarico di idrocarburi rischiasse di provocare gravi danni, ai sensi del capo 3, articolo 1, della legge (1672/2009). Per tali motivi, lo Helsingin käräjäoikeus (Tribunale di primo grado di Helsinki) respingeva il ricorso.

38 In seguito all'appello proposto dalla Bosphorus dinanzi allo Helsingin hovioikeus (Corte d'appello di Helsinki, Finlandia), tale giudice liberava la società medesima dall'obbligo di pagare l'ammenda per lo scarico di idrocarburi, con la motivazione che tale obbligo incombeva all'armatore, la cui identità era nota.

39 Avverso tale decisione l'autorità di controllo delle frontiere presentava quindi ricorso dinanzi al Korkein oikeus (Corte suprema, Finlandia), il quale annullava la decisione stessa rinviando la causa dinanzi allo Helsingin hovioikeus (Corte d'appello di Helsinki) affinché quest'ultimo accertasse l'eventuale esistenza di un motivo, ai sensi del capo 3, articolo 1, della legge sulla tutela dell'ambiente, che giustificasse l'irrogazione di un'ammenda per lo scarico di idrocarburi.

40 Con decisione del 18 novembre 2014, tale giudice d'appello rilevava che dagli elementi di prova prodotti dinanzi al medesimo emergeva l'esistenza di un rischio che lo scarico di idrocarburi in questione potesse provocare gravi danni alla costa o agli interessi connessi della Repubblica di Finlandia o a qualsiasi risorsa nel mare territoriale o nella ZEE finlandesi. Di conseguenza, rigettava il ricorso presentato contro la decisione dello Helsingin käräjäoikeus (Tribunale di primo grado di Helsinki).

41 La Bosphorus ricorreva quindi dinanzi al Korkein oikeus (Corte suprema), chiedendo l'annullamento della decisione dello Helsingin hovioikeus (Corte d'appello di Helsinki), della decisione dello Helsingin käräjäoikeus (Tribunale di primo grado di Helsinki) nonché delle decisioni del 23 luglio e del 16 settembre 2011, e la revoca dell'ammenda per lo scarico di idrocarburi.

42 Ciò premesso, il Korkein oikeus (Corte suprema, Finlandia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'espressione "costa o (…) interessi connessi" di cui all'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione [di Montego Bay] e l'espressione "litorale o (…) interessi collegati" di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35(…) debbano essere interpretate sulla base della definizione dell'espressione "interessi connessi" di cui all'articolo II, paragrafo 4, della [Convenzione sull'intervento in alto mare del 1969].

2) Secondo la definizione di cui all'articolo II, paragrafo 4, lettera c), della [Convenzione sull'intervento in alto mare del 1969], di cui alla questione pregiudiziale sub 1), l'espressione "interessi connessi" indica, tra l'altro, il benessere della regione considerata, ivi compresa la conservazione delle risorse biologiche marine, della fauna e della flora. Se la norma medesima si applichi parimenti alla conservazione delle risorse biologiche nonché della fauna e della flora nella [ZEE] o se detta disposizione della Convenzione riguardi esclusivamente la preservazione degli interessi della regione costiera.

3) Nel caso di risposta negativa alla questione sub 1): che cosa debba intendersi con l'espressione "costa o (…) interessi connessi" di cui all'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione [di Montego Bay] e con l'espressione "litorale o (…) interessi collegati" di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35(…).

4) Che cosa debba intendersi con l'espressione "qualunque risorsa del suo mare territoriale o della sua [ZEE]" nell'accezione dell'articolo 220, paragrafo 6, della [Convenzione di Montego Bay] nonché con l'espressione "risorse delle [acque territoriali o della ZEE di tale] Stato" di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35(…). Se tra le risorse biologiche siano annoverabili solo le specie pescate o se vi rientrino anche specie associate o da esse dipendenti nell'accezione dell'articolo 61, paragrafo 4, della Convenzione [di Montego Bay], quali, ad esempio, le specie vegetali e animali utilizzate come fonte di cibo dalle specie pescate.

5) Come debbano essere definite l'espressione "rischia di provocare" di cui all'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione [di Montego Bay] e l'espressione "minaccia di provocare" di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35(…). Se la causazione del pericolo debba essere definita in base alla nozione di pericolo astratto o pericolo concreto ovvero in altro modo.

6) Se, ai fini della valutazione dei presupposti della facoltà dello Stato costiero previsti all'articolo 220, paragrafo 6, della [Convenzione di Montego Bay] e all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35(…), si debba presupporre che i danni gravi provocati o di cui vi sia rischio siano una conseguenza più pesante dell'inquinamento grave, provocato o di cui vi sia rischio, nell'accezione dell'articolo 220, paragrafo 5. Come debba essere definito "l'inquinamento grave dell'ambiente marino" e come questo debba essere considerato nel valutare i rischi gravi, provocati o che si rischia di provocare.

7) Quali circostanze debbano essere prese in considerazione nella valutazione della gravità dei danni provocati e di cui vi sia rischio. Se nella valutazione debbano essere prese in considerazione, ad esempio, la durata e l'estensione geografica degli effetti pregiudizievoli che si manifestano sotto forma di danni. In caso di risposta affermativa: come debbano essere valutate la durata e l'entità dei danni.

8) Se la direttiva 2005/35(…) costituisca una direttiva minima e non precluda agli Stati membri la possibilità di adottare misure più rigorose contro l'inquinamento provocato dalle navi, conformemente al diritto internazionale (articolo 1, paragrafo 2). Se detta possibilità di applicare norme più rigorose valga per l'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva in cui è disciplinata la facoltà dello Stato costiero di intervenire nei confronti di una nave in transito.

9) Se, nell'interpretazione dei presupposti della facoltà dello Stato costiero stabiliti nell'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione [di Montego Bay] e nell'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva, possa essere attribuita importanza alle specificità geografiche ed ecologiche nonché alla sensibilità della zona del Mar Baltico.

10) Se con "prove chiare e oggettive" nell'accezione dell'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione [di Montego Bay] e con "elementi di prova chiari e obiettivi" di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35(…) debbano essere intese, oltre alle prove relative alle violazioni commesse da una nave di cui alle citate norme, anche le prove delle conseguenze dello scarico. Che tipo di prove debbano essere richieste con riguardo alla minaccia di gravi danni alla costa o agli interessi connessi o a qualunque risorsa delle acque territoriali o della [ZEE], ad esempio per la fauna ornitologica e il patrimonio ittico, nonché per l'ambiente marino nell'area. Se il requisito di prove chiare e oggettive implichi che, ad esempio, la valutazione degli effetti pregiudizievoli sull'ambiente marino degli idrocarburi scaricati debba essere sempre basata su ricerche e studi concreti in ordine agli effetti degli scarichi di idrocarburi verificatisi».

Sulle questioni pregiudiziali

Osservazioni preliminari

43 Al fine di rispondere alle questioni poste dal giudice del rinvio nella specie, la Corte è chiamata a esaminare la Convenzione di Montego Bay, la Convenzione Marpol 73/78 e la Convenzione sull'intervento in alto mare del 1969. Occorre, pertanto, rammentare la natura giuridica di tali convenzioni alla luce del diritto dell'Unione.

44 Per quanto riguarda, in primo luogo, la Convenzione di Montego Bay, essendo stata firmata e approvata dall'Unione, le sue disposizioni formano parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione e la vincolano. Pertanto, la Corte è competente a interpretare tali disposizioni. Inoltre, tale Convenzione prevale sugli atti di diritto derivato dell'Unione (v., in tal senso, sentenza del 3 giugno 2008, Intertanko e a., C-308/06, EU:C:2008:312, punti 42 e 53), i quali devono essere interpretati, per quanto possibile, conformemente a tali accordi.

45 Per quanto riguarda, in secondo luogo, la Convenzione Marpol 73/78, cui l'Unione non ha aderito ma che vincola tutti i suoi Stati membri, tale Convenzione può incidere sull'interpretazione sia della Convenzione di Montego Bay sia delle disposizioni del diritto derivato ricomprese nell'ambito di applicazione della Convenzione Marpol 73/78, come quelle della direttiva 2005/35. Infatti, alla luce del principio consuetudinario della buona fede, che costituisce parte integrante del diritto internazionale generale, e dell'articolo 4, paragrafo 3, TUE, la Corte deve interpretare tali disposizioni tenendo conto della Convenzione Marpol 73/78 (v., in tal senso, sentenza del 3 giugno 2008, Intertanko e a., C-308/06, EU:C:2008:312, punti 47 e 52).

46 In terzo luogo, per quanto riguarda la Convenzione sull'intervento in alto mare del 1969, occorre rilevare, da un lato, che l'Unione non vi ha aderito e, dall'altro, che l'Unione non può essere considerata quale sostituto dei suoi Stati membri, non foss'altro perché questi ultimi non hanno tutti aderito alla Convenzione stessa. Ne consegue che questa non vincola l'Unione e che la Corte non è competente a interpretarla, in quanto tale, nell'ambito di un rinvio pregiudiziale (v., per analogia, sentenza del 24 giugno 2008, Commune de Mesquer, C-188/07, EU:C:2008:359, punto 85).

47 Tuttavia, nella specie, atteso che la Corte è chiamata a interpretare la Convenzione di Montego Bay, occorrerà tenere conto della Convenzione sull'intervento in alto mare del 1969, poiché quest'ultima Convenzione fa parte delle norme rilevanti ai fini dell'interpretazione della Convenzione di Montego Bay.

48 Invero, risulta, in particolare, dall'articolo 237 della Convenzione di Montego Bay, il quale disciplina le relazioni tra tale Convenzione e convenzioni specifiche aventi ad oggetto la protezione e la preservazione dell'ambiente marino, tra i quali figura la Convenzione sull'intervento in alto mare del 1969, che la Convenzione di Montego Bay non pregiudica gli obblighi particolari incombenti agli Stati in forza di tali convenzioni specifiche.

49 In quarto luogo, alla luce del rilievo di cui al punto 44 supra, l'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35, che integra nel diritto dell'Unione le disposizioni dell'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay e il cui tenore letterale è sostanzialmente identico a quello di quest'ultimo articolo, dev'essere interpretato conformemente a esso. Di conseguenza, l'interpretazione del menzionato articolo 220, paragrafo 6, dev'essere, in linea di principio, considerata applicabile all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35.

Sul primo periodo della decima questione

50 Con il primo periodo della decima questione pregiudiziale, che occorre esaminare in primo luogo, il giudice del rinvio chiede se l'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay e l'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35 debbano essere interpretati nel senso che l'espressione «prove chiare e oggettive», ai sensi della prima di tali disposizioni, e l'espressione «elementi di prova chiari e obiettivi», ai sensi della seconda, riguardano non soltanto la perpetrazione di una violazione, ma anche la prova delle conseguenze della medesima.

51 L'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay prevede che, a fronte di prove chiare e oggettive che una nave in navigazione nella ZEE o nel mare territoriale di uno Stato ha commesso, nella ZEE, una violazione ai sensi del paragrafo 3 dello stesso articolo 220, da cui sia derivato uno scarico che abbia provocato o rischi di provocare danni gravi alla costa o agli interessi connessi dello Stato costiero, o a una qualunque risorsa del suo mare territoriale o della sua ZEE, lo Stato medesimo può avviare, alle condizioni di cui alla sezione 7 di tale Convenzione e laddove gli elementi di prova lo giustifichino, un procedimento, ivi compreso il sequestro della nave, conformemente al diritto interno dello stesso Stato.

52 Occorre constatare che il tenore dell'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay non consente di stabilire se l'esistenza di «prove chiare e oggettive», ai sensi di tale disposizione, debba essere ricollegata alla sola violazione commessa o anche alle sue conseguenze.

53 È dunque necessario far riferimento al contesto nel quale l'espressione «prove chiare e oggettive», ai sensi di tale disposizione, si colloca e agli obiettivi perseguiti dall'articolo 220 della Convenzione di Montego Bay.

54 A tal riguardo, occorre rilevare che i paragrafi 3, 5 e 6 dell'articolo 220 della Convenzione di Montego Bay costituiscono un insieme di misure graduate che lo Stato costiero può adottare nei confronti di una nave rispetto alla quale si sospetti o risulti appurata la perpetrazione di una violazione nella ZEE dello Stato medesimo.

55 Anzitutto, l'articolo 220, paragrafo 3, di tale Convenzione si riferisce a una violazione delle regole e delle norme internazionali applicabili volte a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento provocato dalle navi, o delle leggi e dei regolamenti che lo Stato interessato ha emanato conformemente a tali regole e norme internazionali in applicazione di esse, fermo restando che è, segnatamente, la Convenzione Marpol 73/78 che definisce simili violazioni.

56 Tale disposizione prevede in tal senso che, se sussistono fondati motivi per ritenere che tale violazione sia stata commessa, lo Stato costiero può esigere che la nave in questione comunichi la propria identità e il luogo di immatricolazione, l'ultimo porto di scalo e il successivo, nonché ogni altro elemento atto a stabilire se sia stata commessa una violazione.

57 L'articolo 220, paragrafo 5, della Convenzione di Montego Bay autorizza poi lo Stato costiero a effettuare un'ispezione della nave. A tal fine, tale disposizione richiede non solo la sussistenza di fondati motivi per ritenere che la nave abbia commesso una violazione, quale definita all'articolo 220, paragrafo 3, di tale Convenzione, ma anche che tale violazione sia grave quanto alle sue conseguenze (in prosieguo: la «violazione dalle gravi conseguenze»). Da tale violazione deve, infatti, essere derivato uno scarico considerevole nell'ambiente marino che abbia provocato o rischi di provocare un grave inquinamento.

58 Pertanto, risulta che a fronte dell'esistenza di una violazione produttiva di gravi conseguenze, ai sensi dell'articolo 220, paragrafo 5, della Convenzione di Montego Bay, gli autori della Convenzione stessa hanno autorizzato lo Stato costiero ad adottare una misura più invasiva di quella contemplata al precedente paragrafo 3 dello stesso articolo 220.

59 Infine, l'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay è comparabile all'articolo 220, paragrafo 5, della medesima, nella parte in cui fa riferimento a una violazione produttiva di gravi conseguenze. Dalla violazione, ai sensi di tale disposizione, dev'essere, infatti, derivato uno scarico che abbia provocato o rischi di provocare danni gravi alla costa o agli interessi connessi dello Stato costiero, o a una qualunque risorsa del suo mare territoriale o della sua ZEE (in prosieguo: i «beni e gli interessi connessi dello Stato costiero»).

60 Tuttavia, queste due disposizioni differiscono nella misura in cui l'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay subordina i poteri d'intervento dello Stato costiero all'esistenza di «prove chiare e oggettive» che sia stata effettivamente commessa una violazione produttiva di gravi conseguenze, e non soltanto all'esistenza di fondati motivi per ritenere che una tale violazione sia stata commessa. Inoltre, ove ricorrano le condizioni di applicazione di detto articolo 220, paragrafo 6, lo Stato costiero può avviare un procedimento particolarmente severo, potendo disporre il sequestro della nave in questione conformemente al proprio diritto interno.

61 Risulta quindi che gli autori della Convenzione di Montego Bay hanno inteso attribuire allo Stato costiero il diritto di adottare una simile misura particolarmente severa nel caso in cui, da un lato, la violazione commessa da una nave provochi o rischi di provocare danni gravi allo Stato medesimo e, dall'altro, risulti acclarato che la nave in questione è l'autore di una tale violazione.

62 Atteso che queste due condizioni, di pari rilevanza, sono cumulative, occorre, pertanto, interpretare l'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay nel senso che il potere di intervento dello Stato costiero è subordinato all'esistenza di prove chiare e oggettive sia quanto alla perpetrazione, da parte di detta nave, di una violazione, ai sensi dell'articolo 220, paragrafo 3, della stessa Convenzione, sia quanto ai danni o rischio di danni gravi, per lo Stato costiero di cui trattasi, da essa causati.

63 Tale interpretazione della disposizione de qua risulta avvalorata all'obiettivo della Convenzione di Montego Bay, consistente nello stabilire, per tutti gli spazi marittimi, un giusto equilibrio tra gli interessi degli Stati nella loro qualità di Stati rivieraschi e gli interessi degli Stati nella loro qualità di Stati di bandiera, interessi che possono essere contrapposti (sentenza del 3 giugno 2008, Intertanko e a., C-308/06, EU:C:2008:312, punto 58).

64 L'esercizio del potere di intervento dello Stato costiero nella sua ZEE, in particolare il potere di disporre il sequestro di una nave battente bandiera di un altro Stato, impedendo temporaneamente alla nave stessa di esercitare la sua libertà di navigazione, pur garantita dal diritto internazionale del mare in tale zona, presuppone infatti, al fine di garantire un giusto equilibrio tra gli interessi di tale Stato costiero e dello Stato di bandiera, che lo Stato costiero medesimo disponga di prove sufficienti, e non un serio sospetto, della perpetrazione, da parte della nave de qua, di una violazione che abbia comportato o abbia rischiato di comportare danni gravi.

65 Pertanto, occorre rispondere al primo periodo della decima questione dichiarando che l'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay e l'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35 devono essere interpretati nel senso che l'espressione «prove chiare e oggettive», ai sensi della prima di tali disposizioni, e l'espressione «elementi di prova chiari e obiettivi», ai sensi della seconda, riguardano non soltanto la perpetrazione di una violazione, bensì parimenti la prova delle conseguenze della medesima.

Sulle prime tre questioni

66 Con le prime tre questioni pregiudiziali, che occorre esaminare congiuntamente e in secondo luogo, il giudice del rinvio si interroga, in sostanza, sull'interpretazione dell'espressione «costa o (…) interessi connessi», di cui all'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay, e dell'espressione «litorale o (…) interessi connessi», di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35, alla luce delle disposizioni della Convenzione sull'intervento in alto mare del 1969.

67 Per interpretare le disposizioni della Convenzione di Montego Bay, occorre far riferimento alle norme di diritto internazionale consuetudinario contenute nell'articolo 31, paragrafo 1, della Convenzione di Vienna, le quali vincolano le istituzioni dell'Unione e fanno parte dell'ordinamento giuridico di quest'ultima (v., in tal senso, sentenza del 27 febbraio 2018, Western Sahara Campaign UK, C-266/16, EU:C:2018:118, punto 58 e giurisprudenza ivi citata), e da cui risulta che un trattato dev'essere interpretato in buona fede, seguendo il senso ordinario da attribuire ai termini dello stesso nel loro contesto e alla luce dell'oggetto e dello scopo del trattato stesso.

68 Occorre, anzitutto, constatare che l'espressione «costa o (…) interessi connessi dello Stato costiero», di cui all'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay, non è ivi definita.

69 Per quanto riguarda la Convenzione sull'intervento in alto mare del 1969, essa utilizza l'espressione «litorali o interessi connessi [di uno Stato costiero]» e precisa il senso che occorre attribuire al concetto di «interessi connessi».

70 In particolare, ai sensi dell'articolo I, paragrafo 1, di tale Convenzione, le parti contraenti «possono adottare, in alto mare, le misure che sono necessarie a prevenire, attenuare o eliminare i gravi ed imminenti rischi che possono derivare ai loro litorali o interessi connessi dall'inquinamento [o minaccia di inquinamento] delle acque di mare da idrocarburi in seguito ad un sinistro marittimo o a fatti connessi a tale sinistro, che appaiano suscettibili di avere gravi e dannose conseguenze».

71 Inoltre, l'articolo II, paragrafo 4, della medesima Convenzione definisce gli «interessi connessi» come gli «interessi di uno Stato rivierasco direttamente lesi o minacciati dall'incidente marittimo e riguardanti in particolare[, in primo luogo,] le attività marittime costiere, portuali o di estuario, ivi comprese le attività di pesca, costituenti un mezzo essenziale di sussistenza per le persone interessate[, in secondo luogo,] le attrazioni turistiche della regione considerata[e, in terzo luogo,] la salute delle popolazioni rivierasche ed il benessere della regione considerata, ivi compresa la conservazione delle risorse biologiche marine, della fauna e della flora».

72 Occorre rilevare che l'espressione «litorali o interessi connessi [di uno Stato costiero]», ai sensi della Convenzione sull'intervento in alto mare di 1969, è analoga all'espressione «costa o (…) interessi connessi dello Stato costiero», di cui all'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay.

73 È ben vero che l'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay fa riferimento al termine «costa», mentre l'articolo I, paragrafo 1, della Convenzione sull'intervento in alto mare del 1969 utilizza il termine «litorali». Tuttavia, questi due termini designano, secondo il loro senso abituale nel linguaggio corrente, la zona di contatto tra il mare e la terra. Inoltre, queste due disposizioni sono formulate nello stesso modo nella versione in lingua inglese, atteso che il medesimo termine, ossia «coastline», è impiegato per designare tale zona di contatto.

74 Tale articolo 220, paragrafo 6, fa anche riferimento allo «Stato costiero», mentre l'articolo II, paragrafo 4, della Convenzione sull'intervento in alto mare di 1969 utilizza l'espressione «Stato rivierasco». Tuttavia, queste due espressioni designano, secondo il loro senso abituale nel linguaggio corrente, lo Stato il cui territorio terrestre è situato in prossimità di uno spazio marino.

75 Per di più, come sostenuto dall'avvocato generale al paragrafo 70 delle conclusioni, dalla genesi storica dell'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay emerge chiaramente che le parti contraenti di quest'ultima hanno tratto ispirazione dalla Convenzione sull'intervento in alto mare del 1969 laddove hanno stabilito che lo Stato costiero debba essere parimenti competente ad adottare misure nei confronti delle navi straniere che abbiano commesso una violazione nella ZEE rientrante nella giurisdizione di un tale Stato. Si deve dunque ritenere che il senso da attribuire all'espressione «costa o (…) interessi connessi», di cui all'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay, debba essere, in linea di principio, lo stesso di quello risultante dall'articolo I, paragrafo 1, e dell'articolo II, paragrafo 4, della Convenzione sull'intervento in alto mare del 1969.

76 Tuttavia, occorre altresì ricordare che, alla data di adozione della Convenzione sull'intervento in alto mare del 1969, il regime della ZEE non faceva ancora parte del diritto internazionale.

77 Orbene, la Convenzione di Montego Bay ha sancito il riconoscimento della ZEE e ne disciplina adesso il regime giuridico. Ciò posto, dallo stesso tenore letterale dell'articolo 220, paragrafo 6, di tale Convenzione si evince chiaramente che quest'ultimo si estende anche a «qualunque risorsa (…) della sua [ZEE]», biologica o no, sottoposta, come prevede l'articolo 56, paragrafo 1, lettere a) e b), di detta Convenzione, alla giurisdizione dello Stato costiero.

78 Peraltro, occorre intendere l'espressione «qualunque risorsa» del mare territoriale dello Stato costiero, di cui all'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay, nel senso che essa include le risorse non biologiche del mare territoriale.

79 Da tutte le suesposte considerazioni risulta che occorre rispondere alle prime tre questioni dichiarando che l'espressione «costa o (…) interessi connessi», di cui all'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay, nonché l'espressione «litorale o (…) interessi connessi», di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35, devono essere interpretate nel senso che possiedono, in linea di principio, lo stesso significato dell'espressione «litorali o interessi connessi», di cui all'articolo I, paragrafo 1, e all'articolo II, paragrafo 4, della Convenzione sull'intervento in alto mare di 1969, fermo restando che tale articolo 220, paragrafo 6, si applica anche alle risorse non biologiche del mare territoriale dello Stato costiero e a qualsiasi risorsa della sua ZEE.

Sulla quarta questione

80 Con la quarta questione, che occorre esaminare in terzo luogo, il giudice del rinvio si interroga, in sostanza, sulla questione se l'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay e l'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35 debbano essere interpretati nel senso che le risorse del mare territoriale o della ZEE di uno Stato costiero, ai sensi di tali disposizioni, riguardano unicamente le specie pescate o comprendono anche le specie viventi associate alle specie pescate o da esse dipendenti, quali le specie animali e vegetali di cui si nutrono le specie pescate.

81 Occorre rilevare che l'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay riguarda i danni che sono provocati o rischiano di essere provocati a «qualsiasi» risorsa del mare territoriale o della ZEE di uno Stato costiero. Tale disposizione dev'essere pertanto oggetto di un'interpretazione ampia al riguardo, che risulta dalla sua stessa lettera, e non essere intesa nel senso che escluda talune risorse dalla sua sfera.

82 Pertanto, le risorse del mare territoriale o della ZEE di uno Stato costiero, ai sensi di detto articolo 220, paragrafo 6, devono essere intese nel senso che riguardano le specie pescate, ma anche le specie viventi associate alle specie pescate o da esse dipendenti.

83 L'interdipendenza tra le varie specie è peraltro espressamente contemplata dalla Convenzione di Montego Bay. Ai fini della conservazione delle risorse biologiche, ivi prevista all'articolo 61, infatti, lo Stato costiero, nell'ambito delle misure che adotta, in forza del paragrafo 3 dell'articolo medesimo, intese a mantenere o a ricostituire gli stock delle specie sfruttate, deve anche espressamente prendere in considerazione, in forza del successivo paragrafo 4, i loro effetti sulle specie associate alle specie oggetto di pesca o da esse dipendenti.

84 Pertanto, occorre rispondere alla quarta questione dichiarando che l'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay e l'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35 devono essere interpretati nel senso che le risorse del mare territoriale o della ZEE di uno Stato costiero, ai sensi di tali disposizioni, riguardano le specie pescate ma anche le specie viventi associate alle specie pescate o da esse dipendenti, quali le specie animali e vegetali di cui si nutrono le specie pescate.

Sulla sesta questione

85 Con la sesta questione, che occorre esaminare in quarto luogo, il giudice del rinvio chiede se e, eventualmente, in qual misura occorra tenere conto della nozione di «inquinamento grave», di cui all'articolo 220, paragrafo 5, della Convenzione di Montego Bay, in sede di applicazione dell'articolo 220, paragrafo 6, della medesima e dell'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35, e, in particolare, all'atto della valutazione delle conseguenze di una violazione, quali definite in dette disposizioni.

86 A tal riguardo, sebbene l'articolo 220, paragrafo 5, della Convenzione di Montego Bay non definisca la nozione di «inquinamento», dall'articolo 1, paragrafo 4, della medesima emerge che per «inquinamento dell'ambiente marino» s'intende «l'introduzione diretta o indiretta, a opera dell'uomo, di sostanze o energia nell'ambiente marino ivi compresi gli estuari, che provochi o possa presumibilmente provocare effetti deleteri quali il danneggiamento delle risorse biologiche e della vita marina, rischi per la salute umana, impedimenti alle attività marine, ivi compresi la pesca e altri usi legittimi del mare, alterazioni della qualità dell'acqua di mare che ne compromettano l'utilizzazione, oppure il degrado delle attrattive ambientali».

87 Dal canto suo, l'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay fa riferimento, in particolare, alla nozione di «interessi connessi» dello Stato costiero che, come risulta dal punto 75 della presente sentenza, deve avere, in linea di principio, lo stesso significato di quello precisato all'articolo II, paragrafo 4, della Convenzione sull'intervento in alto mare del 1969.

88 Orbene, sebbene la tutela degli «interessi connessi» dello Stato costiero di regola acquisti rilevanza nel caso di inquinamento, si deve rilevare che l'articolo II, paragrafo 4, della Convenzione sull'intervento in alto mare del 1969 riguarda, tuttavia, specificamente le ripercussioni negative economiche, sociali e afferenti alla salute di un tale inquinamento sullo Stato costiero, vale a dire, in particolare, il fatto che un danno sia provocato o rischi di essere provocato, anzitutto, alle diverse attività professionali, connesse all'utilizzo del mare, esercitate dalla sua popolazione costiera, le quali costituiscono un mezzo di sussistenza fondamentale per tale popolazione, poi, alle attività turistiche nelle sue regioni costiere e, infine, alla salute e al benessere della popolazione stessa.

89 Da tale raffronto risulta che tra l'articolo 220, paragrafo 5, e l'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay esistono differenze sostanziali.

90 Invero, da un lato, tale articolo 220, paragrafo 5, letto alla luce dell'articolo 1, paragrafo 4, della Convenzione di Montego Bay, non mira a tutelare nello specifico i beni e gli interessi connessi dello Stato costiero, e, dall'altro, tale Stato non è tenuto a dimostrare l'esistenza di «gravi danni» a tali interessi.

91 Pertanto, poiché l'oggetto di queste due disposizioni è diverso, non occorre, in linea di principio, tener conto, ai fini dell'applicazione dell'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay, della nozione di «inquinamento grave» di cui all'articolo 220, paragrafo 5, della medesima.

92 Occorre dunque rispondere alla sesta questione dichiarando che non occorre, in linea di principio, tenere conto della nozione di «inquinamento grave», di cui all'articolo 220, paragrafo 5, della Convenzione di Montego Bay, ai fini dell'applicazione dell'articolo 220, paragrafo 6, della medesima e dell'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35, e, in particolare, ai fini della valutazione delle conseguenze di una violazione, quali definite in dette disposizioni.

Sulle questioni quinta e settima e sugli ultimi due periodi della decima questione

93 Con le questioni quinta e settima e con gli ultimi due periodi della decima questione, che occorre esaminare congiuntamente e in quinto luogo, il giudice del rinvio si chiede, in sostanza, in qual modo debbano essere valutate le conseguenze di una violazione, quali definite all'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay e all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35.

94 Come risulta supra dal punto 65, l'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay dev'essere interpretato nel senso che riguarda non soltanto le prove chiare e oggettive della perpetrazione di una violazione, ma anche quelle delle conseguenze di tale violazione.

95 Tale disposizione prevede altresì che, ai fini della sua applicazione, dalla violazione commessa da una nave dev'essere derivato uno scarico che abbia provocato o rischi di provocare, come illustrato supra al punto 59, gravi danni a determinati beni e interessi connessi dello Stato costiero.

96 Ciò implica, in una data situazione, la necessità di tener conto del complesso degli indizi che consentano di dimostrare che un danno è stato provocato o rischia di essere provocato a tali beni e a tali interessi, nonché di valutare l'entità del danno provocato o che rischia di essere provocato ai beni o interessi medesimi, senza privilegiare a priori un determinato tipo di prove.

97 Ciò detto, si deve rilevare che i beni e gli interessi connessi dello Stato costiero, tutelati dall'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay, riuniscono elementi eterogenei.

98 Ne consegue che è necessario individuare i beni e gli interessi lesi e valutare la gravità del pregiudizio arrecato all'uno o all'altro di tali elementi, se non agli stessi complessivamente.

99 Occorre parimenti tenere conto del carattere specifico del bene o dell'interesse connesso interessato dal danno. La vulnerabilità dello Stato costiero di fronte all'azione pregiudizievole degli scarichi varia, infatti, a seconda della natura dei beni o degli interessi connessi in questione. In tal senso, in particolare, un pericolo per la salute della popolazione di una costa presenta, di norma, su uno Stato costiero un impatto maggiore rispetto a un danno puramente economico.

100 Inoltre, devono essere dimostrate le conseguenze degli scarichi di cui trattasi sui beni e sugli interessi connessi dello Stato costiero.

101 A tal riguardo, a fronte, da un lato, dell'urgenza che può presentare l'adozione di una misura di protezione e, dall'altro, della rilevanza, quale risultante dal tenore dell'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay, di un semplice rischio di danni, è sufficiente dimostrare, per autorizzare lo Stato costiero a adottare una misura di tal genere, tenendo conto dei dati scientifici disponibili, il carattere e l'entità del possibile danno derivante da tali scarichi sui diversi beni e interessi connessi dello Stato costiero. A tal fine, si devono, in particolare, prendere in considerazione, nella misura del possibile, la natura della o delle sostanze nocive contenute negli scarichi di cui trattasi nonché il volume, la direzione, la velocità e la durata di propagazione di tali scarichi.

102 Da tutte le suesposte considerazioni risulta che occorre rispondere alle questioni quinta e settima e agli ultimi due periodi della decima questione dichiarando che, per valutare le conseguenze di una violazione, quali definite all'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay e all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35, devono essere presi in considerazione tutti gli indizi che consentano di dimostrare che un danno è stato provocato o rischia di essere provocato ai beni e agli interessi connessi dello Stato costiero, e occorre valutare l'entità del danno provocato o che rischia di essere provocato a tali beni o a tali interessi, tenendo conto, in particolare:

– del carattere cumulativo del pregiudizio a diversi, se non a tutti i beni e a tutti gli interessi connessi in questione nonché delle differenze di vulnerabilità dello Stato costiero per quanto riguarda i pregiudizi ai vari beni e interessi connessi;

– delle ripercussioni negative prevedibili degli scarichi su detti beni e interessi connessi, sulla base non solo dei dati scientifici disponibili, bensì parimenti della natura della o delle sostanze nocive contenute negli scarichi in questione nonché del volume, della direzione, della velocità e della durata di propagazione dei medesimi.

Sulla nona questione

103 Con la nona questione, che occorre esaminare in sesto luogo, il giudice del rinvio si chiede se e, eventualmente, in qual misura le particolari caratteristiche geografiche ed ecologiche e la vulnerabilità della zona del Mar Baltico incidano sulle condizioni di applicazione dell'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay e dell'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35.

104 A tal riguardo, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 105 delle conclusioni, il Mar Baltico è internazionalmente riconosciuto come una zona speciale caratterizzata da peculiarità geografiche e da un ecosistema particolarmente vulnerabile che necessita di protezione speciale.

105 Orbene, tali peculiarità si ripercuotono direttamente sulla definizione e sul livello di gravità della violazione, ai sensi dell'articolo 220, paragrafo 3, della Convenzione di Montego Bay, e, di conseguenza, sull'applicazione dell'articolo 220, paragrafo 6, della medesima. La regola 15, lettera B, della parte C del capo 3 dell'allegato I della Convenzione Marpol 73/78 disciplina, infatti, la violazione commessa in una zona speciale in maniera più rigorosa rispetto al caso di scarico avvenuto al di fuori di essa.

106 Occorre nondimeno ricordare che l'obiettivo specifico dell'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay è non già quello di garantire una protezione particolare a una zona speciale, bensì quello di proteggere determinati beni e interessi dello Stato costiero, indipendentemente dalla circostanza che il mare adiacente a tale Stato costituisca una zona speciale o no.

107 Pertanto, le peculiarità del Mar Baltico, benché potessero essere eventualmente considerate ai fini della valutazione dell'entità del danno provocato allo Stato costiero, non possono incidere, automaticamente, su tale valutazione.

108 Alla luce di tali considerazioni, occorre rispondere alla nona questione dichiarando che le particolari caratteristiche geografiche ed ecologiche e la vulnerabilità della zona del Mar Baltico incidono sulle condizioni di applicazione dell'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay e dell'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35, per quanto riguarda la definizione ed il livello di gravità della violazione nonché, in modo tuttavia non automatico, sulla valutazione dell'entità del danno che tale violazione ha provocato ai beni e agli interessi connessi dello Stato costiero.

Sull'ottava questione

109 Con l'ottava questione, che occorre esaminare in ultimo luogo, il giudice del rinvio chiede se l'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2005/35 debba essere interpretato nel senso che consente agli Stati membri di imporre misure più rigorose, conformi al diritto internazionale, rispetto a quelle di cui all'articolo 7, paragrafo 2, di tale direttiva, ove quest'ultimo sia applicabile.

110 A tal proposito, come risulta dal tenore stesso dell'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2005/35, quest'ultima non preclude agli Stati membri la possibilità di adottare misure più rigorose contro l'inquinamento provocato dalle navi, conformemente al diritto internazionale.

111 Occorre altresì rilevare che da nessuna disposizione della direttiva medesima risulta che la facoltà conferita agli Stati membri dal menzionato articolo 1, paragrafo 2, debba essere limitata a talune sue disposizioni.

112 Di conseguenza, una tale facoltà deve applicarsi, in linea di principio, anche all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35, il quale disciplina il potere dello Stato costiero di avviare un procedimento nei confronti di una nave in transito.

113 Tuttavia, l'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2005/35 precisa che tali eventuali misure più rigorose devono essere conformi al diritto internazionale.

114 A tal riguardo, occorre rilevare, come risulta supra dal punto 49, che l'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35 dev'essere interpretato conformemente all'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay.

115 Orbene, come esposto supra al punto 63, il menzionato articolo 220, paragrafo 6, rispecchia la volontà, perseguita dalla Convenzione di Montego Bay, di stabilire, per tutti gli spazi marittimi, un giusto equilibrio tra gli interessi degli Stati nella loro qualità di Stati costieri e gli interessi degli Stati nella loro qualità di Stati di bandiera.

116 Pertanto, non si può ritenere che l'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35 autorizzi lo Stato costiero ad adottare misure più rigorose di quelle previste da detto articolo, a rischio di turbare il giusto equilibrio tra gli interessi dello Stato costiero e quelli dello Stato di bandiera, perseguito dall'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione di Montego Bay.

117 Tale interpretazione non può tuttavia impedire allo Stato costiero di adottare misure di portata equivalente a quelle previste dal menzionato articolo 220, paragrafo 6, giacché detto articolo non prevede un elenco esaustivo delle misure autorizzate, come risulta dall'uso del termine «in particolare».

118 Alla luce delle suesposte considerazioni, occorre rispondere all'ottava questione dichiarando che l'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2005/35 dev'essere interpretato nel senso che non consente agli Stati membri di imporre misure più rigorose, conformi al diritto internazionale, rispetto a quelle contemplate dall'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva stessa ove quest'ultimo sia applicabile, fermo restando che gli Stati costieri sono legittimati ad adottare altre misure di portata equivalente a quelle previste al menzionato articolo 220, paragrafo 6.

Sulle spese

119 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 (Terza Sezione) dichiara:

1) **L'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982, e l'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni, quale modificata dalla direttiva 2009/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, devono essere interpretati nel senso che l'espressione «prove chiare e oggettive», ai sensi della prima di tali disposizioni, e l'espressione «elementi di prova chiari e obiettivi», ai sensi della seconda, riguardano non soltanto la perpetrazione di una violazione, bensì parimenti la prova delle conseguenze della medesima.**

2) **L'espressione «costa o (...) interessi connessi», di cui all'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, e l'espressione «litorale o (...) interessi connessi», di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35, quale modificata dalla direttiva 2009/123, devono essere interpretate nel senso che possiedono, in linea di principio, lo stesso significato dell'espressione «litorali o interessi connessi», di cui all'articolo I, paragrafo 1, e all'articolo II, paragrafo 4, della Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare inquinamento da idrocarburi, conclusa a Bruxelles il 29 novembre 1969, fermo restando che il medesimo articolo 220, paragrafo 6, si applica anche alle risorse non biologiche del mare territoriale dello Stato costiero e a qualsiasi risorsa della sua zona economica esclusiva.**

3) **L'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare e l'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35, quale modificata dalla direttiva 2009/123, devono essere interpretati nel senso che le risorse del mare territoriale o della zona economica esclusiva di uno Stato costiero, ai sensi di tali disposizioni, riguardano le specie pescate ma anche le specie viventi associate alle specie pescate o da esse dipendenti, quali le specie animali e vegetali di cui si nutrono le specie pescate.**

4) **Non occorre, in linea di principio, tenere conto della nozione di «inquinamento grave», di cui all'articolo 220, paragrafo 5, della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, ai fini dell'applicazione dell'articolo 220, paragrafo 6, della medesima e dell'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35, quale modificata dalla direttiva 2009/123, e, in particolare, ai fini della valutazione delle conseguenze di una violazione, quali definite in dette disposizioni.**

5) **Ai fini della valutazione delle conseguenze di una violazione, quali definite all'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare e all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35, quale modificata dalla direttiva 2009/123, devono essere presi in considerazione tutti gli indizi che consentano di dimostrare che un danno è stato provocato o rischia di essere provocato ai beni e agli interessi connessi dello Stato costiero, e occorre valutare l'entità del danno provocato o che rischia di essere provocato a tali beni o a tali interessi, tenendo conto, in particolare:**

   – **del carattere cumulativo del pregiudizio a diversi, se non a tutti i beni e a tutti gli interessi connessi in questione nonché delle differenze di vulnerabilità dello Stato costiero per quanto riguarda i pregiudizi ai vari beni e interessi connessi;**

   – **delle ripercussioni negative prevedibili degli scarichi su detti beni e interessi connessi, sulla base non solo dei dati scientifici disponibili, bensì parimenti della natura della o delle sostanze nocive contenute negli scarichi in questione nonché del volume, della direzione, della velocità e della durata di propagazione dei medesimi.**

6) **Le particolari caratteristiche geografiche ed ecologiche e la vulnerabilità della zona del Mar Baltico incidono sulle condizioni di applicazione dell'articolo 220, paragrafo 6, della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare e dell'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2005/35, quale modificata dalla direttiva 2009/123, per quanto riguarda la definizione ed il livello di gravità della violazione nonché, in modo tuttavia non automatico, sulla valutazione dell'entità del danno che tale violazione abbia provocato ai beni e agli interessi connessi dello Stato costiero.**

7) **L'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2005/35, quale modificata dalla direttiva 2009/123, dev'essere interpretato nel senso che non consente agli Stati membri di imporre misure più rigorose, conformi al diritto internazionale, rispetto a quelle contemplate dall'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva medesima, ove quest'ultimo sia applicabile, fermo restando che gli Stati costieri sono legittimati ad adottare altre misure di portata equivalente a quelle previste al suddetto articolo 220, paragrafo 6.**

Firme