

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

**Doc. LXXXIX**  
**n. 38**

## SENTENZA

DELLA CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA (QUARTA SEZIONE) 23 GENNAIO 2014. CAUSA C-573/11 (MATTIA MANZI, COMPAGNIA NAVIERA ORCHESTRA CONTRO CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA, CON L'INTERVENTO DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI. DOMANDA DI PRONUNCIA PREGIUDIZIALE: TRIBUNALE DI GENOVA). TRASPORTO MARITTIMO – DIRETTIVA 1999/32/CE – CONVENZIONE MARPOL 73/78 – ALLEGATO VI – INQUINAMENTO ATMOSFERICO CAUSATO DA NAVI – NAVI PASSEGGERI CHE EFFETTUANO SERVIZI DI LINEA – NAVI DA CROCIERA – TENORE MASSIMO DI ZOLFO NEI COMBUSTIBILI PER USO MARITTIMO – VALIDITÀ

*(Articolo 144-ter del Regolamento del Senato)*

—————  
**Comunicata alla Presidenza il 3 febbraio 2014**  
—————



## SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

23 gennaio 2014 (\*)

«Trasporto marittimo – Direttiva 1999/32/CE – Convenzione Marpol 73/78 – Allegato VI – Inquinamento atmosferico causato da navi – Navi passeggeri che effettuano servizi di linea – Navi da crociera – Tenore massimo di zolfo nei combustibili per uso marittimo – Validità»

Nella causa C-537/11,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Tribunale di Genova (Italia), con ordinanza del 18 giugno 2011, pervenuta in cancelleria il 21 ottobre 2011, nel procedimento

**Mattia Manzi,**

**Compagnia Naviera Orchestra**

contro

**Capitaneria di Porto di Genova,**

con l'intervento di:

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta da L. Bay Larsen, presidente di sezione, K. Lenaerts, vicepresidente della Corte, facente funzione di giudice della Quarta Sezione, M. Safjan, J. Malenovský (relatore) e A. Prechal, giudici,

avvocato generale: J. Kokott

cancelliere: A. Impellizzeri, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 18 settembre 2013,

considerate le osservazioni presentate:

- per M. Manzi e la Compagnia Naviera Orchestra, da A. Rossi e S. Dameri, avvocati, su incarico di B. O'Connor, solicitor;
- per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da G. Albenzio, avvocato dello Stato;
- per il Parlamento europeo, da I. Anagnostopoulou, L. Visaggio e J. Rodrigues, in qualità di agenti;
- per il Consiglio dell'Unione europea, da K. Michoel, S. Barbagallo e M. Moore, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da S. Boelaert, S. Petrova, L. Pignataro-Nolin e

L. Prete, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

### **Sentenza**

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli articoli 2, punto 3 octies, e 4 bis, paragrafo 4, della direttiva 1999/32/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi e che modifica la direttiva 93/12/CEE (GU L 121, pag. 13), emendata con direttiva 2005/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 luglio 2005 (GU L 191, pag. 59; in prosieguo: la «direttiva 1999/32»).
- 2 Tale domanda è stata proposta nell'ambito di una controversia tra il sig. Manzi e la Compagnia Naviera Orchestra, da un lato, e la Capitaneria di Porto di Genova, dall'altro, in merito ad una sanzione amministrativa irrogata nei loro confronti per l'inosservanza del tenore massimo di zolfo nei combustibili per uso marittimo.

### **Contesto normativo**

#### *Il diritto internazionale*

- 3 La convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, firmata a Londra il 2 novembre 1973, come completata dal protocollo del 17 febbraio 1978 (in prosieguo: la «convenzione Marpol 73/78»), istituisce alcune norme per la lotta all'inquinamento marino.
- 4 Il protocollo del 1997 che modifica la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, come modificata dal protocollo ad essa relativo del 1978, firmato a Londra il 26 settembre 1997 (in prosieguo: il «protocollo del 1997»), ha aggiunto a detta convenzione l'allegato VI, intitolato «Norme per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato dalle navi» (in prosieguo: l'«allegato VI»).
- 5 Tra le parti contraenti del protocollo del 1997 figurano 25 Stati membri dell'Unione europea. La Repubblica ceca, l'Ungheria e la Repubblica d'Austria non sono parti contraenti di detto protocollo.
- 6 All'epoca dei fatti del procedimento principale, la norma 14, punto 1, dell'allegato VI disponeva che, al di fuori delle zone di controllo delle emissioni di SOx, il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo non doveva superare il limite del 4,5% in massa.

#### *Il diritto dell'Unione*

- 7 I considerando 1, 3 e 8 della direttiva 1999/32 sono così formulati:  
«(1) considerando che gli obiettivi e i principi della politica della Comunità in materia ambientale (...) mirano in particolare a garantire un'efficace protezione della popolazione dai rischi riconosciuti derivanti dalle emissioni di anidride solforosa e a tutelare l'ambiente evitando depositi di zolfo che superino i carichi e i livelli critici;

(...)

- (3) considerando che le emissioni di anidride solforosa contribuiscono notevolmente al problema dell'acidificazione nella Comunità e che l'anidride solforosa ha inoltre un effetto diretto sulla salute umana e sull'ambiente;

(...)

- (8) considerando che lo zolfo, naturalmente presente in piccole quantità nel petrolio e nel carbone, da decenni è stato riconosciuto come la fonte principale delle emissioni di anidride solforosa che sono una delle grandi cause delle "piogge acide" e uno dei principali fattori all'origine dell'inquinamento atmosferico registrato in molte zone urbane e industriali».

- 8 A termini dell'articolo 1, paragrafo 1, della medesima direttiva:

«Scopo della presente direttiva è ridurre le emissioni di anidride solforosa derivanti dalla combustione di alcuni tipi di combustibili liquidi, diminuendo così gli effetti nocivi di tali emissioni per le persone e l'ambiente».

- 9 L'articolo 2, punto 3 septies, della citata direttiva precisa che, ai fini della medesima, vale la seguente definizione:

«Nave passeggeri, nave che trasporti più di dodici passeggeri, ove per passeggero si intende qualsiasi persona che non sia:

- i) il comandante, un membro dell'equipaggio o altra persona impiegata o occupata a qualsiasi titolo a bordo di una nave in relazione all'attività della nave stessa; e
- ii) un bambino di età inferiore ad un anno».

- 10 L'articolo 2, punto 3 octies, della direttiva 1999/32 stabilisce che, ai fini della medesima, si deve intendere per:

«Servizio di linea, una serie di traversate effettuate da navi passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:

- i) in base ad un orario pubblicato; oppure
- ii) con traversate regolari o frequenti tali da essere equiparabili ad un orario riconoscibile».

- 11 L'articolo 4 bis, paragrafo 4, della citata direttiva stabilisce quanto segue:

«Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie per garantire che, a decorrere [dall'11 agosto 2006], le navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso qualsiasi porto comunitario non utilizzino nelle loro acque territoriali, zone economiche esclusive e zone di controllo dell'inquinamento combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore all'1,5% in massa. Gli Stati membri sono responsabili dell'applicazione di tale prescrizione almeno per quanto riguarda le navi battenti la loro bandiera e le navi battenti qualsiasi bandiera mentre si trovano nei loro porti».

*Il diritto italiano*

- 12 Le disposizioni della direttiva 1999/32 relative al tenore massimo autorizzato di zolfo nei

combustibili per uso marittimo sono state recepite nel diritto italiano mediante gli articoli 295 e 296 del decreto legislativo n. 152, del 3 aprile 2006 (supplemento ordinario alla GURI n. 88, del 14 aprile 2006), come modificato, segnatamente, dal decreto legislativo n. 205, del 6 novembre 2007, recante attuazione della direttiva 2005/33/CE che modifica la direttiva 1999/32/CE in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo (supplemento ordinario alla GURI n. 261, del 9 novembre 2007; in prosieguo: il «decreto legislativo n. 152/2006»).

#### **Procedimento principale e questioni pregiudiziali**

- 13 Il 13 luglio 2008, la Capitaneria di Porto di Genova ha accertato, nel porto di Genova, l'avvenuto utilizzo nella nave da crociera MSC Orchestra, battente bandiera panamense, di combustibili per uso marittimo il cui tenore di zolfo superava l'1,5% in massa.
- 14 Con ordinanza-ingiunzione n. 166/2010, la Capitaneria di Porto di Genova ha irrogato una sanzione amministrativa al sig. Manzi, in qualità di comandante di detta nave, in solido con la Compagnia Naviera Orchestra, proprietaria della nave, per violazione degli articoli 295 e 296 del decreto legislativo n. 152/2006.
- 15 Il sig. Manzi e la Compagnia Naviera Orchestra hanno proposto opposizione avverso tale ordinanza-ingiunzione sostenendo che:
  - sussiste un'antinomia tra la direttiva 1999/32 e l'allegato VI quanto al limite massimo di zolfo nei combustibili per uso marittimo;
  - la MSC Orchestra, in quanto nave battente bandiera di uno Stato contraente della convenzione Marpol 73/78 e del protocollo del 1997, è legittimata ad utilizzare combustibili con un tenore di zolfo inferiore al 4,5% in massa quando si trova in un porto di un altro Stato contraente del medesimo protocollo, nella fattispecie la Repubblica italiana; e
  - l'articolo 4 bis, paragrafo 4, della direttiva 1999/32 e, quindi, il decreto legislativo n. 152/2006 che recepisce detta disposizione si applicano solo alle navi esercenti «servizi di linea», nel cui novero non rientrano le navi da crociera.
- 16 Tutto ciò considerato, il Tribunale di Genova ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
  - «1) Se l'articolo 4 bis della direttiva [1999/32], adottata anche alla luce dell'entrata in vigore dell'[allegato VI], debba essere interpretato, in ossequio al principio internazionale di buona fede ed al principio di leale collaborazione tra Comunità e Stati membri, nel senso che il limite dell'1,5% m/m di zolfo nei carburanti per uso marittimo previsto dal medesimo articolo non si applichi alle navi battenti bandiera di uno [S]tato [non membro dell'Unione] contraente la convenzione MARPOL 73/78, allorquando esse si trovano nel porto di uno Stato membro, anch'esso contraente l'[allegato VI];
  - 2) Qualora l'articolo 4 bis della direttiva [1999/32] non debba essere interpretato nel senso di cui al [primo] quesito (...), se il citato articolo, laddove prevede il limite dell'1,5% m/m del contenuto di zolfo dei combustibili per il carburante utilizzato da navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o per un porto comunitario, anche se battenti la bandiera di uno Stato [non membro dell'Unione], contraente [l'allegato VI], in forza del quale, al di fuori delle [zone di controllo delle emissioni di SOx], si

applica il limite del 4,5% m/m di zolfo, sia illegittimo per essere posto in contrasto con il principio generale di diritto internazionale *pacta sunt servanda*, nonché con il principio di leale collaborazione tra Comunità e Stati membri, costringendo gli Stati membri che hanno ratificato e stipulato l'allegato VI a venire meno agli obblighi assunti nei confronti degli altri Stati contraenti l'allegato VI];

- 3) Se la nozione "servizio di linea", di cui all'articolo 2, punto 3 octies della direttiva [1999/32], debba essere interpretata nel senso che tra le navi esercenti "servizio di linea" si annoverino anche le navi da crociera».

### Sulle questioni pregiudiziali

#### *Sulla terza questione*

- 17 Con la sua terza questione, che occorre esaminare in primo luogo, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se una nave da crociera, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, rientri nell'ambito di applicazione dell'articolo 4 bis, paragrafo 4, della direttiva 1999/32 con riferimento al criterio dei «servizi di linea», quale enunciato all'articolo 2, punto 3 octies, di detta direttiva.
- 18 A tal proposito, occorre constatare che le diverse navi da crociera, per rientrare nel regime introdotto dall'articolo 4 bis, paragrafo 4, della direttiva 1999/32, devono soddisfare il criterio relativo ai «servizi di linea» previsto all'articolo 2, punto 3 octies, della medesima, disposizione applicabile alle navi passeggeri. È infatti pacifico che le navi da crociera rientrano in tale ultima categoria di navi.
- 19 Secondo la prima condizione prevista da detta disposizione, una nave passeggeri assicura servizi di linea se effettua «una serie di traversate (...) in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti», oppure «una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi».
- 20 Una nave da crociera soddisfa dunque tale prima condizione se effettua crociere che si concludono nel porto di partenza delle medesime senza avere effettuato scali intermedi.
- 21 Per determinare se una nave da crociera possa soddisfare anche la prima delle suddette condizioni, in situazioni diverse da quelle menzionate al punto precedente, occorre valutare se si possa ritenere che tali navi effettuino traversate in modo da «assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti».
- 22 I ricorrenti nel procedimento principale fanno valere, in primo luogo, che una nave da crociera, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, non assicura un «collegamento». Infatti, i crocieristi non acquisterebbero un pacchetto per essere trasportati da un punto all'altro, ma compirebbero un tale acquisto con un intento turistico più ampio e il servizio fornito si estenderebbe anche alle attività ricreative di tali persone.
- 23 Tuttavia, una tale interpretazione della nozione di «collegamento» enunciata all'articolo 2, punto 3 octies della direttiva 1999/32 non può essere accolta.
- 24 Infatti, occorre rilevare che le navi da crociera trasportano i passeggeri da un porto all'altro affinché questi possano visitare tali porti e i diversi luoghi situati in prossimità degli stessi. Poiché il legislatore dell'Unione non ha affatto precisato gli obiettivi per i quali un trasporto viene effettuato, ne risulta che questi ultimi sono irrilevanti ai fini dell'articolo 2, punto 3 octies, della direttiva 1999/32. Una serie di traversate a scopo turistico deve pertanto essere considerata come un collegamento ai sensi di tale disposizione.

- 25 Dato che detta direttiva ha lo scopo di contribuire alla tutela della salute umana e dell'ambiente riducendo le emissioni di anidride solforosa, incluse quelle prodotte durante i trasporti marittimi, detta conclusione non può essere inficiata dalla circostanza che i passeggeri di una nave da crociera beneficino, durante la traversata, di servizi supplementari, quali l'alloggio, la ristorazione e le attività ricreative.
- 26 I ricorrenti nel procedimento principale sostengono, in secondo luogo, che una nave come quella di cui trattasi nella controversia sottoposta al giudice del rinvio non effettua traversate «tra gli stessi due o più porti» poiché, da un lato, il porto di partenza coincide con quello di arrivo e, dall'altro, accade spesso che scali previsti nell'itinerario non vengano effettuati mentre scali non previsti dal medesimo non vengano invece esclusi, in ragione di esigenze turistiche dei passeggeri.
- 27 Neanche un tale argomento può essere accolto.
- 28 Per soddisfare il criterio relativo al «collegamento tra gli stessi due o più porti», criterio specifico dell'ipotesi di trasporto con scali intermedi, è necessario che il collegamento effettuato da una nave da crociera colleghi almeno due «stessi (...) porti». Orbene, una crociera che colleghi due o più porti deve essere considerata come un'operazione di trasporto tra due «stessi (...) porti».
- 29 Infatti, l'elenco dei porti previsti dall'itinerario di ciascuna crociera tipo contiene necessariamente almeno due porti che non possono essere evitati, vale a dire il porto di partenza e quello di arrivo. Il trasporto viene così effettuato tra questi due «stessi (...) porti», anche quando il trasporto si concluda nel porto di partenza.
- 30 Occorre inoltre rilevare che tale interpretazione è confortata dall'obiettivo soggiacente alla direttiva 1999/32, come ricordato al punto 25 della presente sentenza. Infatti, la circostanza che le navi da crociera ritornino o meno nel porto di partenza non è idonea a modificare il tasso delle loro emissioni di anidride solforosa.
- 31 Di conseguenza nel caso in cui vi siano scali intermedi, la questione se taluni scali previsti al momento dell'acquisto del pacchetto non vengano effettuati, mentre vengono effettuati al loro posto altri scali non previsti, è irrilevante con riferimento alla nozione di «collegamento» ai sensi dell'articolo 2, punto 3 octies, della direttiva 1999/32.
- 32 Ne deriva che una nave da crociera che effettui traversate con scali intermedi che colleghino due porti distinti o si concludano nel porto di partenza assicura un collegamento tra gli stessi due o più porti ai sensi di detta disposizione.
- 33 Ai termini della seconda condizione enunciata all'articolo 2, punto 3 octies, della direttiva 1999/32, che presenta un carattere cumulativo rispetto alla prima, una nave passeggeri deve effettuare una serie di traversate o viaggi in base ad un orario pubblicato oppure con regolarità o frequenza tali da essere equiparabili ad un orario riconoscibile.
- 34 Tale condizione è soddisfatta, in particolare, quando una compagnia marittima propone al pubblico un elenco di traversate in mare a bordo di una nave da crociera, con una frequenza determinata, segnatamente, dalle capacità di tale compagnia e dalla domanda del pubblico, in date precise e, in linea di principio, a orari di partenza e di arrivo precisi, e gli interessati possono scegliere liberamente tra le diverse crociere offerte da detta compagnia.
- 35 Occorre di conseguenza rispondere alla terza questione dichiarando che una nave da crociera, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 4 bis, paragrafo 4, della direttiva 1999/32 con riferimento al

criterio dei «servizi di linea», quale enunciato all'articolo 2, punto 3 octies, di detta direttiva, a condizione che effettui crociere, con o senza scali intermedi, che si concludano nel porto di partenza o in un altro porto, purché tali crociere siano organizzate con una determinata frequenza, in date precise e, in linea di principio, a orari di partenza e di arrivo precisi, e gli interessati possano scegliere liberamente tra le diverse crociere offerte, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.

*Sulla seconda questione*

- 36 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente alla Corte, se l'articolo 4 bis, paragrafo 4, della direttiva 1999/32 sia valido con riferimento al principio generale di diritto internazionale *pacta sunt servanda* e al principio di leale cooperazione enunciato all'articolo 4, paragrafo 3, primo comma, TUE, posto che detta disposizione di tale direttiva può risolversi in una violazione dell'allegato VI e obbligare così gli Stati membri, parti del protocollo del 1997, a venire meno agli obblighi assunti nei confronti delle altre parti contraenti del medesimo.
- 37 Occorre innanzitutto rilevare che la validità dell'articolo 4 bis, paragrafo 4, della direttiva 1999/32 non può essere valutata con riferimento all'allegato VI in quanto l'Unione non è parte contraente della convenzione Marpol 73/78, incluso l'allegato VI, e non è vincolata dalla medesima (v., per analogia, sentenza del 3 giugno 2008, *Intertanko e a.*, C-308/06, Racc. pag. I-4057, punti 47 e 52).
- 38 La validità di detto articolo 4 bis, paragrafo 4, non può nemmeno essere esaminata alla luce del principio generale di diritto internazionale *pacta sunt servanda*, in quanto tale principio vincolante si applica unicamente ai soggetti di diritto internazionale che siano parti contraenti di un accordo internazionale determinato e che siano pertanto vincolati da quest'ultimo.
- 39 Non sembra inoltre che l'allegato VI costituisca l'espressione di norme consuetudinarie sancite dal diritto internazionale generale che, in quanto tali, vincolano le istituzioni dell'Unione e fanno parte dell'ordinamento giuridico dell'Unione (v., in tal senso, sentenza del 25 febbraio 2010, *Brita*, C-386/08, Racc. pag. I-1289, punto 42).
- 40 Occorre infine constatare che i principi enunciati ai punti da 47 a 52 della sentenza *Intertanko e a.*, citata, in virtù dei quali la validità della direttiva 1999/32 non può essere esaminata con riferimento all'allegato VI, non possono essere elusi invocando l'asserita violazione del principio di leale cooperazione enunciato all'articolo 4, paragrafo 3, primo comma, TUE.
- 41 Ciò premesso occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che la validità dell'articolo 4 bis, paragrafo 4, della direttiva 1999/32 non può essere esaminata alla luce del principio generale di diritto internazionale *pacta sunt servanda* né del principio di leale cooperazione sancito dall'articolo 4, paragrafo 3, primo comma, TUE, posto che detta disposizione di tale direttiva può risolversi in una violazione dell'allegato VI e obbligare così gli Stati membri, parti del protocollo del 1997, a venire meno agli obblighi assunti nei confronti delle altre parti contraenti del medesimo.

*Sulla prima questione*

- 42 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, quale sia l'incidenza dell'allegato VI sulla portata dell'articolo 4 bis, paragrafo 4, della direttiva 1999/32 con riferimento al principio generale di diritto internazionale che richiede che gli accordi

internazionali siano eseguiti e interpretati secondo buona fede.

- 43 L'allegato VI è stato inserito nella convenzione Marpol 73/78 con il protocollo del 1997. Esso contiene, segnatamente, la norma 14, che prevede, al suo punto 1, che il tenore di zolfo di combustibili per uso marittimo non deve superare il 4,5% in massa.
- 44 La direttiva 1999/32 prevede, al suo articolo 4 bis, paragrafo 4, che il tenore massimo di zolfo nei combustibili per uso marittimo non può essere superiore all'1,5% in massa. Né detto articolo né alcuna altra disposizione di tale direttiva rinviano, quanto al tenore massimo di zolfo, all'allegato VI.
- 45 A tal proposito, la Corte ha già affermato che, anche se l'Unione non è vincolata da un accordo internazionale, la circostanza che tutti i suoi Stati membri siano parti contraenti del medesimo può avere conseguenze per l'interpretazione del diritto dell'Unione, segnatamente, delle disposizioni del diritto derivato che rientrano nell'ambito di applicazione di un tale accordo. Spetta pertanto alla Corte interpretare tali disposizioni tenendo conto di quest'ultimo (v., in tal senso, sentenza Intertanko e a., citata, punti da 49 a 52).
- 46 Tale giurisprudenza non può dunque essere trasposta ad un accordo internazionale di cui solo taluni Stati membri dell'Unione sono parti contraenti mentre altri Stati membri non lo sono.
- 47 Infatti, interpretare disposizioni del diritto derivato alla luce di un obbligo imposto da un accordo internazionale che non vincola tutti gli Stati membri equivarrebbe a estendere la portata di tale obbligo a quegli Stati membri che non sono parti contraenti di un tale accordo. Questi ultimi devono pertanto essere considerati come «Stati terzi» rispetto a detto accordo. Orbene, una tale estensione sarebbe incompatibile con il principio generale di diritto internazionale dell'effetto relativo dei trattati, secondo cui i trattati non devono né nuocere a Stati terzi né avvantaggiare i medesimi («pacta tertiis nec nocent nec prosunt»).
- 48 Orbene, dalla giurisprudenza della Corte emerge che quest'ultima è tenuta a rispettare detto principio poiché costituisce una norma di diritto internazionale consuetudinario che, in quanto tale, vincola le istituzioni dell'Unione e fa parte dell'ordinamento giuridico di quest'ultima (v., in tal senso, sentenza Brita, citata, punti da 42 a 44).
- 49 Peraltro, una tale interpretazione del diritto derivato non sarebbe conforme al principio di leale cooperazione sancito dall'articolo 4, paragrafo 3, primo comma, TUE.
- 50 Nella fattispecie, il protocollo del 1997 è un accordo internazionale di cui solo taluni Stati membri dell'Unione sono parti contraenti.
- 51 Non spetta pertanto alla Corte interpretare l'articolo 4 bis, paragrafo 4, della direttiva 1999/32 con riferimento all'allegato VI e, segnatamente, alla norma 14, punto 1, del medesimo.
- 52 Ciò premesso, il principio generale di diritto internazionale di buona fede non può essere utilmente invocato dinanzi a questo giudice.
- 53 Anche ipotizzando che la Corte possa interpretare l'articolo 4 bis, paragrafo 4, della direttiva 1999/32 alla luce del tenore di zolfo previsto all'allegato VI, basta constatare che, con riferimento all'obiettivo perseguito da tale allegato e reso esplicito nel titolo stesso del medesimo, ovvero la protezione dell'atmosfera mediante una riduzione delle emissioni nocive prodotte dal trasporto marittimo, tale disposizione, in quanto fissa un limite massimo

al tenore di zolfo di combustibili per uso marittimo inferiore a quello previsto da detto allegato, non appare incompatibile con un tale obiettivo.

- 54 Tenuto conto di quanto precede, occorre rispondere alla prima questione che non spetta alla Corte pronunciarsi sulla questione relativa all'incidenza dell'allegato VI sulla portata dell'articolo 4 bis, paragrafo 4, della direttiva 1999/32.

#### **Sulle spese**

- 55 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 (Quarta Sezione) dichiara:

- 1) **Una nave da crociera, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 4 bis, paragrafo 4, della direttiva 1999/32/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi e che modifica la direttiva 93/12/CEE, emendata con direttiva 2005/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 luglio 2005, con riferimento al criterio dei «servizi di linea», quale enunciato all'articolo 2, punto 3 octies, di detta direttiva, a condizione che effettui crociere, con o senza scali intermedi, che si concludano nel porto di partenza o in un altro porto, purché tali crociere siano organizzate con una determinata frequenza, in date precise e, in linea di principio, a orari di partenza e di arrivo precisi, e gli interessati possano scegliere liberamente tra le diverse crociere offerte, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.**
- 2) **La validità dell'articolo 4 bis, paragrafo 4, della direttiva 1999/32, come modificata dalla direttiva 2005/33, non può essere esaminata alla luce del principio generale di diritto internazionale pacta sunt servanda né del principio di leale cooperazione sancito dall'articolo 4, paragrafo 3, primo comma, TUE, posto che detta disposizione di tale direttiva può risolversi in una violazione dell'allegato VI alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, firmata a Londra il 2 novembre 1973, come completata dal protocollo del 17 febbraio 1978, e obbligare così gli Stati membri, parti del protocollo del 1997 che modifica la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, come modificata dal protocollo ad essa relativo del 1978, firmato a Londra il 26 settembre 1997, a venire meno agli obblighi assunti nei confronti delle altre parti contraenti del medesimo.**
- 3) **Non spetta alla Corte di giustizia dell'Unione europea pronunciarsi sulla questione relativa all'incidenza di detto allegato VI sulla portata dell'articolo 4 bis, paragrafo 4, della direttiva 1999/32, come modificata dalla direttiva 2005/33.**

Firme

