Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala)

de 21 de enero de 2025 *

«Procedimiento prejudicial — Medio ambiente — Traslado de residuos — Directiva 2006/12/CE — Directiva 2008/98/CE — Concepto de "residuos" — Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación — Artículo 1, apartado 4 — Reglamento (CE) n.º 1013/2006 — Residuos sujetos al procedimiento de notificación y autorización previas por escrito — Traslado de residuos dentro de la Unión Europea — Artículo 1, apartado 3, letra b) — Validez — Interpretación conforme con el Convenio de Basilea — Residuos generados a bordo de un buque tras una avería en alta mar — Concepto de "descarga de residuos" — Descarga parcial de residuos en un puerto seguro»

En el asunto C-188/23,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Oberlandesgericht München (Tribunal Superior Regional de lo Civil y Penal de Múnich, Alemania), mediante resolución de 14 de marzo de 2023, recibida en el Tribunal de Justicia el 23 de marzo de 2023, en el procedimiento entre

Land Niedersachsen

y

Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS «MSC Flaminia»,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente, el Sr. F. Biltgen, la Sra. K. Jürimäe, los Sres. C. Lycourgos e I. Jarukaitis, la Sra. M. L. Arastey Sahún y los Sres. S. Rodin, A. Kumin, N. Jääskinen y D. Gratsias, Presidentes de Sala, y el Sr. E. Regan, la Sra. I. Ziemele (Ponente) y el Sr. J. Passer, Jueces;

Abogada General: Sra. T. Ćapeta;

Secretaria: Sra. A. Juhász-Tóth, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 27 de febrero de 2024;

* Lengua de procedimiento: alemán.

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre del Land Niedersachsen, por los Sres. H. Jacobj y R. van der Hout y por la Sra. S. Walter, Rechtsanwälte;

– en nombre de Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS «MSC Flaminia», por los Sres. J.-E. Pötschke y W. Steingröver, Rechtsanwälte;

– en nombre del Gobierno francés, por los Sres. B. Fodda, B. Herbaut y M. Raux, en calidad de agentes;

– en nombre del Parlamento Europeo, por la Sra. G. C. Bartram y el Sr. W. D. Kuzmienko, en calidad de agentes;

– en nombre del Consejo de la Unión Europea, por las Sras. T. Haas y A. Maceroni, en calidad de agentes;

– en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. M. Escobar Gómez, M. Bruti Liberati y L. Haasbeek y por el Sr. M. Noll-Ehlers, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones de la Abogada General, presentadas en audiencia pública el 16 de mayo de 2024;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la validez y la interpretación del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento (CE) n.º 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos (DO 2006, L 190, p. 1).

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre el Land Niedersachsen (estado federado de Baja Sajonia, Alemania) y Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS «MSC Flaminia» (en lo sucesivo, «Conti»), en relación con la indemnización del perjuicio que esta última alega haber sufrido como consecuencia de la obligación, que le impuso el estado federado de Baja Sajonia, de tramitar un procedimiento de notificación y autorización previas por escrito en relación con el traslado de residuos que se encontraban a bordo del buque MSC Flaminia (en lo sucesivo, «Flaminia») tras sufrir una avería en alta mar.

Marco jurídico

Derecho internacional

Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados

3 El artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 23 de mayo de 1969 (*Recopilación de Tratados de las Naciones Unidas*, vol. 1155, p. 331), titulado «Regla general de interpretación», señala:

«1. Un tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de estos y teniendo en cuenta su objeto y fin.

2. Para los efectos de la interpretación de un tratado, el contexto comprenderá, además del texto, incluidos su preámbulo y anexos:

a) todo acuerdo que se refiera al tratado y haya sido concertado entre todas las partes con motivo de la celebración del tratado;

b) todo instrumento formulado por una o más partes con motivo de la celebración del tratado y aceptado por las demás como instrumento referente al tratado.

[…]»

Convenio de Basilea

4 El preámbulo del Convenio sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, firmado en Basilea el 22 de marzo de 1989, aprobado, en nombre de la Comunidad Económica Europea, mediante la Decisión 93/98/CEE del Consejo, de 1 de febrero de 1993 (DO 1993, L 39, p. 1), en su versión aplicable al litigio principal (en lo sucesivo, «Convenio de Basilea»), enuncia en sus párrafos primero, tercero a quinto, décimo, undécimo y decimoquinto:

«[Las Partes en el presente Convenio son] conscientes de que los desechos peligrosos y otros desechos y sus movimientos transfronterizos pueden causar daños a la salud humana y al medio ambiente,

[…]

[…] la manera más eficaz de proteger la salud humana y el medio ambiente contra los daños que entrañan tales desechos consiste en reducir su generación al mínimo desde el punto de vista de la cantidad y los peligros potenciales,

[…] los Estados deben tomar las medidas necesarias para que el manejo de los desechos peligrosos y otros desechos, incluyendo sus movimientos transfronterizos y su eliminación, sea compatible con la protección de la salud humana y del medio ambiente, cualquiera que sea el lugar de su eliminación.

[…] los Estados tienen la obligación de velar por que el generador cumpla sus funciones con respecto al transporte y a la eliminación de los desechos peligrosos y otros desechos de forma compatible con la protección de la salud humana y del medio ambiente, sea cual fuere el lugar en que se efectúe la eliminación.

[…]

[…] un mejor control de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y otros desechos actuará como incentivo para su manejo ambientalmente racional y para la reducción del volumen de tales movimientos transfronterizos,

[…] los Estados deben adoptar medidas para el adecuado intercambio de información sobre los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y otros desechos que salen de esos Estados o entran en ellos, y para el adecuado control de tales movimientos,

[…]

[…] los Estados han de cumplir sus obligaciones internacionales relativas a la protección de la salud humana y a la protección y conservación del medio ambiente, y son responsables de los daños de conformidad con el Derecho internacional».

5 El artículo 1 de dicho Convenio, titulado «Alcance del Convenio», establece:

«1. Serán “desechos peligrosos” a los efectos del presente Convenio los siguientes desechos que sean objeto de movimientos transfronterizos:

a) los desechos que pertenezcan a cualquiera de las categorías enumeradas en el Anexo I, a menos que no tengan ninguna de las características descritas en el Anexo III; y

b) los desechos no incluidos en el apartado a), pero definidos o considerados peligrosos por la legislación interna de la Parte que sea Estado de exportación, de importación o de tránsito.

2. Los desechos que pertenezcan a cualesquiera de las categorías contenidas en el Anexo II y que sean objeto de movimientos transfronterizos serán considerados “otros desechos” a los efectos del presente Convenio.

[…]

4. Los desechos derivados de las operaciones normales de los buques, cuya descarga esté regulada por otro instrumento internacional, quedarán excluidos del ámbito del presente Convenio.»

6 El artículo 4 del Convenio de Basilea, titulado «Obligaciones generales», dispone:

«[…]

2. Cada Parte tomará las medidas apropiadas para:

a) reducir al mínimo la generación de desechos peligrosos y otros desechos en ella, teniendo en cuenta los aspectos sociales, tecnológicos y económicos;

b) establecer instalaciones adecuadas de eliminación para el manejo ambientalmente racional de los desechos peligrosos y otros desechos, cualquiera que sea el lugar donde se efectúa su eliminación que, en la medida de lo posible, estará situado dentro de ella;

[…]

d) velar por que el movimiento transfronterizo de los desechos peligrosos y otros desechos se reduzca al mínimo compatible con un manejo ambientalmente racional y eficiente de esos desechos, y que se lleve a cabo de forma que se protejan la salud humana y el medio ambiente de los efectos nocivos que puedan derivarse de ese movimiento;

[…]

f) exigir que se proporcione información a los Estados interesados sobre el movimiento transfronterizo de desechos peligrosos y otros desechos propuesto, con arreglo a lo dispuesto en el Anexo VA, para que se declaren abiertamente los efectos del movimiento propuesto sobre la salud humana y el medio ambiente;

[…]

h) cooperar con otras Partes y organizaciones interesadas directamente y por conducto de la Secretaría en actividades como la difusión de información sobre los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y otros desechos, a fin de mejorar el manejo ambientalmente racional de esos desechos e impedir su tráfico ilícito.

[…]»

7 El artículo 6 de dicho Convenio, titulado «Movimientos transfronterizos entre Partes», establece:

«1. El Estado de exportación notificará por escrito, o exigirá al generador o al exportador que notifique por escrito, por conducto de la autoridad competente del Estado de exportación, a la autoridad competente de los Estados interesados cualquier movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos. Tal notificación contendrá las declaraciones y la [información] requeridas en el Anexo V A, escritas en el idioma del Estado de importación. Solo será necesario enviar una notificación a cada Estado interesado.

2. El Estado de importación responderá por escrito al notificador, consintiendo en el movimiento con o sin condiciones, rechazando el movimiento o pidiendo más información. Se enviará copia de la respuesta definitiva del Estado de importación a las autoridades competentes de los Estados interesados que sean Partes.

3. El Estado de exportación no permitirá que el generador o el exportador inicie el movimiento transfronterizo hasta que haya recibido confirmación por escrito de que:

a) el notificador ha recibido el consentimiento escrito del Estado de importación, y

b) el notificador ha recibido del Estado de importación confirmación de la existencia de un contrato entre el exportador y el eliminador en el que se estipule que se deberá proceder a un manejo ambientalmente racional de los desechos en cuestión.

[…]»

8 El artículo 10, apartado 1, del mencionado Convenio tiene el siguiente tenor:

«Las Partes cooperarán entre sí para mejorar o conseguir el manejo ambientalmente racional de los desechos peligrosos y otros desechos».

9 El anexo I del mismo Convenio incluye una lista de categorías de desechos sujetos al control establecido en dicho Convenio.

10 El anexo II del Convenio de Basilea precisa las categorías de desechos que requieren una consideración especial.

11 El anexo VIII de dicho Convenio establece una lista de desechos caracterizados como peligrosos de conformidad con el artículo 1, apartado 1, letra a), del mencionado Convenio.

Derecho de la Unión

Directiva 2006/12/CE

12 El artículo 1, apartado 1, letra a), de la Directiva 2006/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2006, relativa a los residuos (DO 2006, L 114, p. 9), establecía lo siguiente:

«Con arreglo a la presente Directiva, se entenderá por:

a) "residuo": cualquier sustancia u objeto perteneciente a una de las categorías que se recogen en el anexo I y del cual su poseedor se desprenda o del que tenga la intención o la obligación de desprenderse;

[…]».

13 La Directiva 2006/12 fue derogada por la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas (DO 2008, L 312, p. 3). El artículo 1, apartado 1, letra a), de la Directiva 2006/12 se reproduce, en esencia, en el artículo 3, punto 1, de la Directiva 2008/98.

Reglamento n.º 1013/2006

14 Los considerandos 1, 3, 7, 8, 14, 18, 35 y 36 del Reglamento n.º 1013/2006 exponen:

«(1) El objetivo y el componente principal y predominante del presente Reglamento es la protección del medio ambiente, y sus efectos sobre el comercio internacional son meramente incidentales.

[…]

(3) La Decisión [93/98] […] concierne a la celebración, en nombre de la Comunidad, del [Convenio de Basilea], del que la Comunidad es Parte desde 1994. Con la adopción del Reglamento (CEE) n.º 259/93 [del Consejo, de 1 de febrero de 1993, relativo a la vigilancia y al control de los traslados de residuos en el interior, a la entrada y a la salida de la Comunidad Europea (DO 1993, L 30, p. 1)], el Consejo [de la Unión Europea] ha establecido normas para reducir y controlar estos movimientos, concebidas, entre otras cosas, para que el sistema comunitario vigente de supervisión y control de los movimientos de residuos cumpla los requisitos del Convenio de Basilea.

[…]

(7) Es importante organizar y regular la vigilancia y el control de los traslados de residuos de forma que se tenga en cuenta la necesidad de preservar, proteger y mejorar la calidad del medio ambiente y la salud humana y se promueva una aplicación más uniforme del Reglamento en toda la Comunidad.

(8) Es también importante tener en cuenta el requisito recogido en el artículo 4, apartado 2, letra d), del Convenio de Basilea de reducir los traslados de residuos peligrosos al mínimo, en consonancia con la gestión ambientalmente correcta y eficiente de dichos residuos.

[…]

(14) En caso de traslado de residuos destinados a operaciones de eliminación y de residuos no incluidos en las listas de los anexos III, IIIA o IIIB destinados a operaciones de valorización, procede garantizar la supervisión y el control óptimos mediante el requisito de una autorización previa por escrito de dichos traslados. A su vez, este procedimiento debe conllevar una notificación previa, para que las autoridades competentes estén debidamente informadas y puedan adoptar todas las medidas necesarias para la protección de la salud humana y el medio ambiente, así como para que estas autoridades puedan formular objeciones razonadas al traslado.

[…]

(18) Considerando la responsabilidad de los productores de residuos en cuanto a la gestión de residuos respetuosa con el medio ambiente, tanto la notificación como los documentos de movimiento de los traslados de residuos, cuando sea posible, deben ser cumplimentados por los productores de residuos.

[…]

(35) Es necesario garantizar un desguace de los buques seguro y respetuoso con el medio ambiente, a fin de proteger la salud humana y el medio ambiente. […]

(36) La cooperación internacional eficaz en materia de control de traslados de residuos contribuye a asegurar que se controlan los traslados de residuos peligrosos. Es preciso promover el intercambio de información, la responsabilidad compartida y los esfuerzos de cooperación entre la Comunidad y sus Estados miembros, por una parte, y los terceros países, por otra, con vistas a garantizar la gestión correcta de los residuos.»

15 El artículo 1 de dicho Reglamento dispone:

«1. El presente Reglamento establece procedimientos y regímenes de control para el traslado de residuos, en función del origen, el destino y la ruta del traslado, del tipo de residuo trasladado y del tipo de tratamiento que vaya a aplicarse a los residuos en destino.

[…]

3. Quedan excluidos del ámbito de aplicación del presente Reglamento:

a) la descarga en tierra de los residuos generados por el funcionamiento normal de los buques y plataformas no costeras, incluidas las aguas residuales y residuos, siempre que tales residuos estén sujetos a los requisitos del Convenio Internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques, [hecho en Londres el 2 de noviembre de 1973, en su versión completada por el Protocolo de 17 de febrero de 1978] (Marpol 73/78), u otros instrumentos internacionales vinculantes;

b) los residuos generados a bordo de vehículos, trenes, aeronaves y buques hasta que dichos residuos se hayan descargado con el fin de ser valorizados o eliminados;

[…]».

16 El artículo 2 de dicho Reglamento establece:

«A efectos del presente Reglamento se entenderá por:

[…]

1) “residuos”: los que se ajusten a la definición que se establece en el artículo 1, apartado 1, letra a), de la Directiva [2006/12];

2) “residuos peligrosos”: los que se ajusten a la definición que se establece en el artículo 1, apartado 4, de la Directiva 91/689/CEE del Consejo, de 12 de diciembre de 1991, relativa a los residuos peligrosos [(DO 1991, L 377, p. 20), en su versión modificada por la Directiva 94/31/CE, de 27 de junio de 1994 (DO 1994, L 168, p. 28)];

[…]

8) “gestión ambientalmente correcta”: la adopción de todas las medidas posibles para garantizar que los residuos sean gestionados de manera que la salud humana y el medio ambiente queden protegidos contra los efectos nocivos que puedan derivarse de tales residuos;

[…]

34) “traslado”: el transporte de residuos destinados a la valorización o eliminación que se efectúe o vaya a efectuarse:
   a) entre un país y otro, o
   b) entre un país y los países y territorios de ultramar u otras zonas bajo la protección del primero, o

c) entre un país y cualquier zona terrestre que no forme parte de país alguno con arreglo al Derecho internacional, o
d) entre un país y la Antártida, o
e) con origen en un país a través de alguna de las zonas anteriormente indicadas, o
f) en el interior de un país atravesando alguna de las zonas anteriormente indicadas y que se inicie y termine en el mismo país, o
g) desde una zona geográfica no sujeta a la jurisdicción de ningún país, con destino a un país;

[…]».

17 El artículo 3, apartado 1, del mismo Reglamento, que se encuentra en el título II («Traslados en el interior de la Comunidad con o sin tránsito por terceros países»), dispone:

«Los traslados de los siguientes residuos estarán sujetos al procedimiento de notificación y autorización previas por escrito establecido en las disposiciones del presente título:

a) si están destinados a operaciones de eliminación:

todos los residuos;

b) si están destinados a operaciones de valorización:
i) residuos enumerados en el anexo IV, que incluye, entre otros, los residuos enumerados en los anexos II y VIII del Convenio de Basilea,
ii) los residuos enumerados en el anexo IVA,
iii) los residuos no clasificados en una categoría específica de los anexos III, IIIB, IV o IVA,
iv) las mezclas de residuos no clasificadas en una categoría específica de los anexos III, IIIB, IV o IVA salvo si figuraran en el anexo IIIA.»

18 El capítulo 1 del título II del Reglamento n.º 1013/2006, que comprende los artículos 4 a 17, describe el procedimiento de notificación y autorización previas por escrito.

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

19 El Flaminia es un carguero, propiedad de Conti, que enarbolaba pabellón alemán durante el período controvertido en el litigio principal.

20 El 14 de julio de 2012, durante un trayecto de Charleston (Estados Unidos) a Amberes (Bélgica), se declaró un incendio y se produjeron varias explosiones a bordo del buque, que transportaba 4 808 contenedores, de los que 151 contenían «mercancías peligrosas». Una vez controlado el incendio, Conti obtuvo, el 21 de agosto de 2012, autorización para remolcar el buque hacia aguas territoriales alemanas. De conformidad con el escrito del Havariekommando (Mando Central de Emergencias Marítimas, Alemania), de 25 de agosto de 2012, se impuso a Conti la obligación de elaborar un plan para continuar las operaciones y designar a los posibles colaboradores contractuales para ejecutar las medidas correspondientes.

21 El 9 de septiembre de 2012, el buque fue remolcado a Wilhelmshaven (Alemania).

22 Conti se comprometió con las autoridades alemanas, en particular, a garantizar el traslado seguro del buque a un astillero de reparación ubicado en Mangalia (Rumanía) y al adecuado tratamiento de las sustancias que se encontraban a bordo.

23 Mediante escrito de 30 de noviembre de 2012, el Niedersächsisches Umweltministerium (Ministerio de Medio Ambiente del Estado Federado de Baja Sajonia, Alemania) informó a Conti de que el propio buque «y el agua de extinción que se encontraba a bordo, así como los lodos y la chatarra, [debían] considerarse residuos» y de que, por consiguiente, era necesario tramitar un procedimiento de notificación y autorización previas por escrito. Mediante escrito de 3 de diciembre de 2012, Conti se opuso a dicha conclusión.

24 Mediante resolución de 4 de diciembre de 2012, la Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (Inspección de Trabajo de Oldemburgo, Alemania) obligó a Conti a tramitar el referido procedimiento alegando que existía a bordo del Flaminia chatarra y agua de extinción contaminada con lodos y residuos de carga. Asimismo, prohibió a Conti retirar el buque antes de la conclusión del procedimiento y de la presentación, en alemán, de un plan de saneamiento verificable.

25 El 21 de diciembre de 2012, se procedió al desembarco de la carga que había quedado intacta y se certificó la navegabilidad del buque hasta una altura de ola de seis metros.

26 Se inició y concluyó un procedimiento de notificación y autorización previas por escrito para el traslado del agua de extinción al puerto de Odense (Dinamarca). Las operaciones de bombeo del agua de extinción comenzaron el 18 de febrero de 2013. Una vez que fue posible estimar la cantidad de agua de extinción enlodada que no podría extraerse, el 26 de febrero de 2013, se reanudó el procedimiento ante las autoridades rumanas.

27 La autorización de partida, solicitada para el 4 de marzo de 2013, fue concedida el 1 de marzo de 2013. No obstante, antes de que el Flaminia pudiera abandonar el puerto, fue necesario descargar treinta contenedores con residuos, operación que se prolongó hasta el 7 de marzo de 2013. Tras la conclusión del procedimiento de notificación y autorización previas por escrito iniciado ante las autoridades rumanas, dicho buque, que contenía 24 000 toneladas de residuos, pudo emprender su viaje el 15 de marzo de 2013.

28 A raíz del recurso interpuesto por Conti ante el Landgericht München I (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Múnich I, Alemania) por el que solicitaba que se condenara al estado federado de Baja Sajonia a resarcirla por los daños y perjuicios que le había ocasionado, en particular, por los costes de los procedimientos de notificación en los que había incurrido, dicho órgano jurisdiccional presentó una petición de decisión prejudicial ante el Tribunal de Justicia con el fin de que se determinase si los residuos atribuibles a la avería de un buque, en forma de chatarra y de agua de extinción contaminada con lodos y residuos de carga, debían calificarse de «residuos generados a bordo de vehículos, trenes, aeronaves y buques», en el sentido del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006.

29 En su sentencia de 16 de mayo de 2019, Conti 11. Container Schiffahrt (C-689/17, en lo sucesivo, «sentencia Conti 11», EU:C:2019:420), el Tribunal de Justicia declaró que esos residuos deben tener la consideración de residuos generados a bordo de buques, a efectos de dicho precepto, y que, por lo tanto, quedan excluidos del ámbito de aplicación del citado Reglamento hasta que sean descargados para su valorización o eliminación.

30 A raíz de dicha sentencia, el Landgericht München I (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Múnich I) estimó parcialmente la pretensión de indemnización de Conti.

31 El estado federado de Baja Sajonia interpuso recurso de apelación contra esa resolución ante el Oberlandesgericht München (Tribunal Superior Regional de lo Civil y Penal de Múnich, Alemania), que es el órgano jurisdiccional remitente, el cual alberga dudas sobre la validez del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 a la luz del artículo 1, apartado 4, del Convenio de Basilea, en la medida que los residuos peligrosos que no se generan en el marco de las operaciones normales de los buques, que aún no han sido descargados y que deben ser trasladados de un Estado miembro a otro Estado miembro, quedan igualmente eximidos, en virtud de dicha disposición del Reglamento n.º 1013/2006, de la obligación de tramitar un procedimiento de notificación y autorización previas por escrito.

32 El referido órgano jurisdiccional considera que el artículo 1, apartado 4, del Convenio de Basilea únicamente excluye del ámbito de aplicación del Convenio los desechos, en el sentido de su anexo I, que se generan en el marco de las operaciones «normales» de los buques. Pues bien, los residuos generados a bordo de un buque tras una avería en alta mar, según el órgano jurisdiccional remitente, no son atribuibles a las operaciones «normales» de ese buque.

33 Aclarado lo anterior, en su opinión, de la sentencia Conti 11 se desprende que el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 establece una excepción al procedimiento de notificación y autorización previas por escrito más amplia que la prevista en el Convenio de Basilea, puesto que, en virtud de esta disposición, los residuos que no resultan de las operaciones «normales» de los buques, en el sentido del artículo 1, apartado 4, de dicho Convenio, que aún no han sido descargados y que deben ser trasladados de un Estado miembro a otro Estado miembro quedan fuera del ámbito de aplicación de dicho Reglamento.

34 Pues bien, el órgano jurisdiccional remitente recuerda que la Unión Europea es Parte en el mencionado Convenio y que, como tal, está vinculada por las obligaciones que de él se derivan.

35 En estas circunstancias, el Oberlandesgericht München (Tribunal Superior Regional de lo Civil y Penal de Múnich) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Es inválida la excepción a la obligación de notificación establecida en el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento [n.º 1013/2006], por vulnerar las disposiciones del [Convenio de Basilea], en la medida en [que] tal excepción también excluye de la obligación de notificación los residuos peligrosos procedentes de una avería ocurrida a bordo de un buque y que, de conformidad con la sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de mayo de 2019 dictada en [la sentencia Conti 11], deben tener la consideración de residuos a efectos de dicha excepción?

2) En caso de respuesta negativa a la [primera cuestión prejudicial], ¿debe interpretarse de forma restrictiva la excepción establecida en el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento [n.º 1013/2006], a la vista del [Convenio de Basilea], en el sentido de que los residuos en forma de chatarra y de agua de extinción contaminada con lodos y residuos de carga, como de los que se trata en el procedimiento principal, procedentes de una avería ocurrida a bordo de buques, no deben tener la consideración de residuos generados a bordo de buques a efectos de dicho precepto?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

Sobre la admisibilidad

36 Sin plantear directamente la inadmisibilidad de la primera cuestión prejudicial, Conti considera que el Tribunal de Justicia confirmó, al menos incidentalmente, en la sentencia Conti 11, la validez del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 a la luz del artículo 1, apartado 4, del Convenio de Basilea. Concretamente, Según Conti, en el apartado 30 de dicha sentencia, el Tribunal de Justicia motivó su decisión de no acceder a la solicitud del estado federado de Baja Sajonia de reabrir la fase oral del procedimiento tras la lectura de las conclusiones del Abogado General en el asunto que dio lugar a dicha sentencia, al no haberse producido ningún hecho nuevo tras la conclusión de la fase oral, sugiriendo de esta forma que suscribía las consideraciones relativas a la validez del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 a la luz del artículo 1, apartado 4, del Convenio de Basilea expuestas en esas conclusiones.

37 A este respecto, es preciso recordar que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, en el marco de la cooperación entre él y los órganos jurisdiccionales nacionales establecida en el artículo 267 TFUE, corresponde exclusivamente al órgano jurisdiccional nacional, que conoce del litigio y que debe asumir la responsabilidad de la decisión jurisdiccional que debe adoptarse, apreciar, a la luz de las particularidades del asunto, tanto la necesidad de una decisión prejudicial para poder dictar su sentencia como la pertinencia de las cuestiones que plantea al Tribunal de Justicia. De ello se sigue que las cuestiones relativas al Derecho de la Unión gozan de una presunción de pertinencia. El Tribunal de Justicia solo puede abstenerse de pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional cuando resulte evidente que la interpretación o la apreciación de la validez de una norma del Derecho de la Unión solicitada no guarda relación alguna ni con la realidad ni con el objeto del litigio principal, cuando el problema sea de naturaleza hipotética o cuando el Tribunal de Justicia no disponga de los elementos de hecho y de Derecho necesarios para dar una respuesta útil a las cuestiones que se le hayan planteado [véase, en este sentido, la sentencia de 4 de octubre de 2024, Confédération paysanne (Melones y tomates del Sáhara Occidental), C-399/22, EU:C:2024:839, apartados 60 y 61 y jurisprudencia citada].

38 En el presente asunto, el órgano jurisdiccional remitente motiva la necesidad de que se dé respuesta a la primera cuestión prejudicial afirmando que, en la sentencia Conti 11, no se dirimió la validez del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 a la luz del artículo 1, apartado 4, del Convenio de Basilea. Según dicho órgano jurisdiccional, una respuesta del Tribunal de Justicia a esta cuestión es determinante para la resolución del litigio principal. En la medida en que la pretensión de Conti en el litigio principal tiene por objeto la indemnización de los daños sufridos como consecuencia de la imposición, por el estado federado de Baja Sajonia, de la obligación de tramitar el procedimiento de notificación y autorización previas por escrito, la cuestión de la validez del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006, cuya aplicación al traslado de los residuos de que se trata en el litigio principal invoca Conti, es, en opinión del órgano jurisdiccional remitente, decisiva para pronunciarse sobre la procedencia de dicha pretensión.

39 En tales circunstancias, no cabe duda de que la cuestión planteada es pertinente para la resolución del litigio principal y de que se cumplen los requisitos de admisibilidad recordados en el apartado 37 de la presente sentencia.

40 Procede señalar, además, que, contrariamente a lo que alega Conti, la sentencia Conti 11 no puede interpretarse en el sentido de que, en ella, el Tribunal de Justicia confirmó implícitamente la validez del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 a la luz del artículo 1, apartado 4, del Convenio de Basilea. En efecto, el Tribunal de Justicia señaló expresamente, en el apartado 30 de dicha sentencia, que el órgano jurisdiccional remitente no había planteado la cuestión de la validez, de modo que no le correspondía responder a esa cuestión.

41 De ello resulta que la primera cuestión prejudicial es admisible.

Sobre el fondo

42 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente solicita al Tribunal de Justicia que examine, a la luz del artículo 1, apartado 4, del Convenio de Basilea, la validez del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006, tal como ha sido interpretado por el Tribunal de Justicia en la sentencia Conti 11, en virtud de la cual la exclusión del ámbito de aplicación de este Reglamento prevista en dicha disposición comprende los residuos generados a bordo de un buque tras sufrir una avería en alta mar hasta que sean descargados para su valorización o eliminación.

43 Para dar una respuesta útil al órgano jurisdiccional remitente, procede examinar, en primer lugar, si esta exclusión del ámbito de aplicación del Reglamento n.º 1013/2006 es aplicable cuando parte de los residuos generados a bordo del buque tras dicha avería ha permanecido a bordo de ese buque con el fin de ser trasladada, junto con el propio buque, para su valorización o eliminación, con posterioridad a que otra parte de los residuos se haya descargado para su valorización o eliminación.

44 En virtud del artículo 216 TFUE, apartado 2, cuando la Unión celebra acuerdos internacionales, sus disposiciones forman parte integrante del ordenamiento jurídico de la Unión, de modo que las instituciones de la Unión están vinculadas por tales acuerdos. Así pues, el Tribunal de Justicia es competente para interpretar las disposiciones de esos acuerdos, que priman sobre los actos de Derecho derivado de la Unión, los cuales deben interpretarse, en la medida de lo posible, de conformidad con dichos acuerdos (véase, en este sentido, la sentencia de 27 de febrero de 2024, EUIPO/The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, apartado 70 y jurisprudencia citada).

45 Pues bien, en el presente asunto, mediante la Decisión 93/98, la Comunidad Económica Europea pasó a ser Parte en el Convenio de Basilea, de modo que dicho Convenio es parte integrante del ordenamiento jurídico de la Unión desde 1994 (véase, en este sentido, la sentencia de 28 de mayo de 2020, Interseroh, C-654/18, EU:C:2020:398, apartado 44 y jurisprudencia citada).

46 Como expone el considerando 3 del Reglamento n.º 1013/2006, con la adopción del Reglamento n.º 259/93, que fue derogado y sustituido por el Reglamento n.º 1013/2006, el legislador de la Unión ha establecido normas para reducir y controlar los traslados de residuos, concebidas, entre otras cosas, para que el sistema comunitario vigente de supervisión y control de los movimientos de residuos cumpla los requisitos del Convenio de Basilea. Por otra parte, del considerando 8 del

Reglamento n.º 1013/2006 se desprende que el legislador de la Unión, al adoptar dicho Reglamento, también ha tenido como objetivo que el Derecho de la Unión sea conforme con el mencionado Convenio.

47 Procede, por tanto, determinar el alcance de las disposiciones pertinentes del Convenio de Basilea. A este respecto, tal como establece el artículo 31, apartado 1, de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, estas disposiciones deben interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del Convenio de Basilea en el contexto de estos y teniendo en cuenta el objeto y fin de dicho Convenio.

48 El artículo 1 del mencionado Convenio, titulado «Alcance del Convenio», incluye un apartado 1 que expone lo que debe entenderse por «desechos peligrosos», a los efectos de dicho Convenio.

49 En relación con tales desechos, el artículo 4, apartado 2, del Convenio de Basilea establece, en primer término, que las Partes en él tomarán las medidas apropiadas para reducir al mínimo la generación de desechos peligrosos, teniendo en cuenta los aspectos sociales, tecnológicos y económicos, y para fomentar el manejo ambientalmente racional de dichos desechos, cualquiera que sea el lugar donde se efectúe su eliminación [véanse, en particular, las letras a) y b)]. En segundo término, a tenor de dicha disposición, las Partes tomarán las medidas adecuadas para restringir los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos excepto cuando se consideren conformes a los principios de manejo ambientalmente racional y eficiente y se lleven a cabo de forma que se protejan la salud humana y el medio ambiente de los efectos nocivos que puedan derivarse de ellos [véase, en particular, la letra d)]. En tercer término, en virtud de la misma disposición, las Partes exigirán que se proporcione información a los Estados interesados sobre el movimiento transfronterizo de desechos peligrosos y otros desechos propuesto, para que se declaren abiertamente los efectos del movimiento propuesto sobre la salud humana y el medio ambiente, y cooperarán para difundir información sobre dichos movimientos, a fin de mejorar el manejo ambientalmente racional de esos desechos e impedir su tráfico ilícito [véanse, en particular, las letras f) y h)].

50 En concreto, el artículo 6 de dicho Convenio describe el procedimiento de notificación y autorización previas por escrito que se aplica a todo traslado de desechos comprendido en el ámbito de aplicación del referido Convenio.

51 No obstante, el artículo 1, apartado 4, del Convenio de Basilea dispone que quedan excluidos de su ámbito de aplicación y, por consiguiente, exentos del procedimiento de notificación y autorización previas por escrito previsto en el artículo 6 de dicho Convenio, los desechos derivados de las «operaciones normales» de los buques cuya descarga esté regulada por otro instrumento internacional.

52 A este respecto, es preciso señalar que, según el párrafo primero del preámbulo de ese Convenio, los desechos peligrosos y otros desechos y sus movimientos transfronterizos pueden causar daños a la salud humana y al medio ambiente y que, según el párrafo cuarto de dicho preámbulo, los Estados deben tomar las medidas necesarias para que el manejo de los desechos peligrosos y otros desechos, incluyendo sus movimientos transfronterizos y su eliminación, sea compatible con la protección de la salud humana y del medio ambiente, cualquiera que sea el lugar de su eliminación. El párrafo décimo del referido preámbulo señala, además, que un mejor control de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y otros desechos actuará como incentivo para su manejo ambientalmente racional y para la reducción del volumen de tales movimientos transfronterizos.

53 Por lo tanto, dado que el artículo 1, apartado 4, del Convenio de Basilea establece una excepción a la aplicación del procedimiento de notificación y autorización previas por escrito al traslado de los desechos peligrosos o de otros desechos, previsto en dicho Convenio, esta disposición no puede interpretarse de forma que ponga en peligro la consecución de los objetivos perseguidos por el referido Convenio, a saber, la protección de la salud humana y del medio ambiente.

54 En el apartado 53 de la sentencia Conti 11, al que hace referencia el órgano jurisdiccional remitente, el Tribunal de Justicia declaró que, en virtud del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006, los residuos generados a bordo de un buque como consecuencia de una avería quedan excluidos del ámbito de aplicación de dicho Reglamento «hasta que [dichos residuos] sean descargados para su valorización o eliminación».

55 Pues bien, por un lado, es preciso subrayar que, en el apartado 48 de la citada sentencia, el Tribunal de Justicia aclaró, en particular, la razón que justifica la exclusión, prevista en esa disposición, de los residuos generados a bordo de un buque tras sufrir una avería en alta mar, a saber, el carácter repentino e imprevisible de la generación de ese tipo de residuos, que hace imposible o excesivamente difícil en la práctica que el responsable del buque afectado pueda conocer a tiempo los datos necesarios para aplicar correctamente las normas del Reglamento relativas al procedimiento de notificación y autorización previas por escrito, destinadas a garantizar la vigilancia y el control eficaces del traslado de dichos residuos, a efectos del citado Reglamento.

56 Por otro lado, en el apartado 42 de la sentencia Conti 11, el Tribunal de Justicia precisó que, en la medida en que la exclusión prevista en el artículo 1, apartado 3, letra b), del mismo Reglamento solo es aplicable «hasta que dichos residuos se hayan descargado con el fin de ser trasladados para su valorización o eliminación», dicho precepto solo es aplicable mientras los residuos en cuestión no se hayan retirado de dicho buque, con el fin de ser trasladados para su valorización o eliminación.

57 Así las cosas, cuando, como sucede en el litigio principal, una parte de los residuos generados tras la avería de un buque en alta mar se descarga en un puerto seguro, en su caso para ser objeto de un traslado, sujeto este a un procedimiento de notificación y autorización previas por escrito, se plantea la cuestión de si se mantiene la exclusión prevista en el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 en lo referente al traslado posterior de la parte de los residuos que no ha sido descargada de ese buque.

58 A este respecto, procede recordar que, para interpretar una disposición del Derecho de la Unión, han de tenerse en cuenta no solo su tenor, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte (sentencia de 4 de octubre de 2024, Lindenapotheke, C-21/23, EU:C:2024:846, apartado 52 y jurisprudencia citada).

59 Por lo que se refiere al contexto en el que se enmarca el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006, es preciso señalar que, en virtud del artículo 1, apartado 1, de dicho Reglamento, este establece procedimientos y regímenes de control para el traslado de residuos. De ello se desprende que el citado Reglamento establece un sistema en el que el procedimiento de notificación y autorización previas por escrito se aplica por regla general, según el régimen recogido en el capítulo 1 del título II de dicho Reglamento, a todo traslado de residuos comprendido en su ámbito de aplicación.

60 Por un lado, el concepto de «residuo», en el sentido del artículo 2, punto 1, del mismo Reglamento, que incluye el concepto más específico de «residuos peligrosos», tal como se define en el artículo 2, punto 2, del Reglamento n.º 1013/2006, remite al artículo 1, apartado 1, letra a), de la Directiva 2006/12, cuyo tenor se reproduce en el artículo 3, punto 1, de la Directiva 2008/98. El artículo 1, apartado 1, letra a), de la Directiva 2006/12, en relación con el anexo I de esta, recoge una definición particularmente amplia del concepto de «residuo», a saber, cualquier sustancia u objeto del cual su poseedor se desprenda o del que tenga la intención o la obligación de desprenderse y que pertenezca a alguna de las categorías enumeradas en dicho anexo. Por otro lado, el artículo 2, punto 34, del mencionado Reglamento define el concepto de «traslado» como «el transporte de residuos destinados a la valorización o eliminación». De este modo, las anteriores definiciones ponen de manifiesto la intención del legislador de la Unión de conferir un ámbito de aplicación muy amplio al procedimiento de notificación y autorización previas por escrito que establece el Reglamento n.º 1013/2006.

61 Así, el artículo 1, apartado 3, letra b), del citado Reglamento establece una excepción al principio de la aplicación más amplia posible de ese procedimiento y, en consecuencia, debe interpretarse de forma restrictiva.

62 Por lo que se refiere a los objetivos perseguidos por el Reglamento n.º 1013/2006, se debe recordar que su considerando 1 enuncia que su objetivo principal es la protección del medio ambiente. Este objetivo se deduce, asimismo, del párrafo cuarto del preámbulo del Convenio de Basilea, que expone que los Estados deben tomar las medidas necesarias para que el manejo de los desechos peligrosos y otros desechos, incluyendo sus movimientos transfronterizos y su eliminación, sea compatible con la protección de la salud humana y del medio ambiente, cualquiera que sea el lugar de su eliminación.

63 Con esta finalidad, el considerando 7 del referido Reglamento pone de relieve la importancia de organizar y regular la vigilancia y el control de los traslados de residuos de forma que se tenga en cuenta la necesidad de preservar, proteger y mejorar la calidad del medio ambiente y la salud humana. Del mismo modo, el considerando 8 del citado Reglamento, recordando el requisito recogido en el artículo 4, apartado 2, letra d), del Convenio de Basilea, destaca la importancia de reducir los traslados de residuos peligrosos al mínimo, en consonancia con la gestión ambientalmente correcta y eficiente de dichos residuos.

64 El considerando 14 del mismo Reglamento precisa, además, que la obligación de notificación y autorización previas por escrito en caso de traslado de residuos tiene por objeto garantizar la supervisión y el control óptimos de los residuos no incluidos en las listas de los anexos III, IIIA o IIIB del Reglamento n.º 1013/2006 destinados a operaciones de valorización. Como resulta, en esencia, del considerando 36 de este Reglamento, la efectividad del control de los traslados de residuos peligrosos implica una cooperación internacional eficaz y un intercambio de información, tal como se desprende, asimismo, del párrafo undécimo del preámbulo del Convenio de Basilea, así como de su artículo 10, apartado 1.

65 Pues bien, la consecución de estos objetivos obliga necesariamente a considerar que, cuando una parte de los residuos generados tras la avería de un buque en alta mar se ha descargado en un puerto seguro para su valorización o eliminación, los demás residuos atribuibles a dicha avería que permanezcan en el buque para su traslado junto con el buque a otro puerto, para ser eliminados o valorizados, ya no están comprendidos, en lo que respecta a este último traslado, en la excepción que resulta de la aplicación del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006.

66 Para empezar, este Reglamento, con el fin de cumplir con las obligaciones de la Unión derivadas del Convenio de Basilea, instaura el procedimiento de notificación y autorización previas por escrito como elemento central de la vigilancia y el control de los traslados de residuos. Este procedimiento permite recabar los datos relativos a la propia existencia de esos residuos y a su peligrosidad, como se desprende del artículo 4 del mencionado Reglamento, que obliga al notificante a facilitar información relativa, en particular, a la cantidad, la denominación, la composición y el destino de los residuos. Como se desprende del considerando 14 del mismo Reglamento, el referido procedimiento permite, además, a las autoridades nacionales competentes estar debidamente informadas en caso de traslado de residuos y adoptar todas las medidas necesarias para la protección de la salud humana y el medio ambiente, así como formular objeciones razonadas al traslado. Pues bien, el mantenimiento de la excepción que resulta de la aplicación del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 a los residuos que permanezcan en el buque de que se trate, en unas circunstancias en las que es razonable considerar que el responsable del buque dispone de la información necesaria para aplicar correctamente el procedimiento de notificación y autorización previas por escrito establecido en dicho Reglamento, no solo crearía una laguna en la vigilancia y el control que este impone, sino que también podría privar a dicho procedimiento de todo efecto útil.

67 En efecto, habida cuenta de la responsabilidad particular de los productores de residuos, tal como se recuerda en el considerando 18 del Reglamento n.º 1013/2006, cuando el buque ha atracado en un puerto seguro para descargar en él una parte de los residuos, es razonable considerar que el responsable del buque dispone de la información necesaria para aplicar correctamente las normas establecidas en dicho Reglamento.

68 Además, el objetivo de garantizar una gestión correcta de los residuos y de reducir sus traslados al mínimo en consonancia con la gestión ambientalmente correcta y eficiente, enunciado en el considerando 8 de dicho Reglamento, que hace referencia expresa al artículo 4, apartado 2, letra d), del Convenio de Basilea, se vería comprometido si el responsable del buque de que se trate, a bordo del cual se han generado residuos tras sufrir una avería en alta mar, dispusiera, tras la descarga de una parte de esos residuos en un puerto seguro, de un margen de apreciación en cuanto a la oportunidad de iniciar el procedimiento de notificación y autorización previas por escrito en lo que respecta al traslado posterior de los residuos que permanezcan en ese buque. En particular, el Reglamento n.º 1013/2006 debe interpretarse de tal forma que garantice que el mencionado responsable no pueda tener en cuenta consideraciones distintas de las relativas a la protección del medio ambiente y de la salud humana, procediendo a desplazamientos innecesarios de residuos, incompatibles con el objetivo de reducir los traslados de residuos al mínimo en consonancia con la gestión ambientalmente correcta y eficiente de tales residuos.

69 A continuación, el Reglamento n.º 1013/2006 define con precisión, en sus artículos 4 a 17, los requisitos que se deben cumplir para iniciar y llevar a término el procedimiento de notificación y autorización previas por escrito. Ese marco contribuye a garantizar la seguridad jurídica de los operadores al permitir a los productores y a los transportistas de los residuos trasladados conocer el alcance de sus obligaciones. Dicho marco permite asimismo a las autoridades nacionales competentes ejercer sus prerrogativas de vigilancia y control. Pues bien, la interpretación del artículo 1, apartado 3, letra b), del referido Reglamento en el sentido de que, cuando una parte de los residuos generados como consecuencia de la avería de un buque en alta mar se descarga en un puerto seguro para su valorización o eliminación, la excepción que resulta de la aplicación de esta disposición deja de aplicarse al traslado posterior de los residuos que permanezcan en ese buque tiene como consecuencia despejar cualquier duda en cuanto a la necesidad de iniciar el referido procedimiento en lo que respecta a ese traslado.

70 Por último, la aplicación del procedimiento de notificación y autorización previas por escrito al traslado de los residuos que permanezcan en el buque de que se trate contribuye a la consecución del objetivo de responsabilizar a los productores de residuos de llevar a cabo una gestión de esos residuos respetuosa con el medio ambiente, tal como se recuerda, en esencia, en el considerando 18 del Reglamento n.º 1013/2006. En efecto, el responsable del buque que haya descargado una parte de los residuos deberá optar por el traslado de los residuos que permanezcan en ese buque que mejor responda a las exigencias de protección del medio ambiente y de la salud humana impuestas en dicho Reglamento.

71 La interpretación reflejada en los apartados 65 a 70 de la presente sentencia se impone de forma más evidente cuando, tras un incendio, algunos residuos se han adherido al buque, lo que hace particularmente difícil, o incluso imposible, la individualización estricta de dichos residuos. En tal situación, la aplicación del procedimiento de notificación y autorización previas por escrito al propio buque obliga al responsable de este a optar por un traslado que permita su desguace de forma segura y ambientalmente correcta, como expone el considerando 35 de dicho Reglamento.

72 En estas circunstancias, procede considerar que los residuos generados a bordo de un buque tras sufrir una avería en alta mar que, con posterioridad a que una parte de esos residuos se haya descargado en un puerto seguro para su valorización o eliminación, permanezcan en ese buque para ser trasladados, junto con el buque, para su valorización o eliminación no pueden excluirse del ámbito de aplicación del Reglamento n.º 1013/2006, sobre la base del artículo 1, apartado 3, letra b), de dicho Reglamento.

73 Interpretar esta disposición en el sentido de que la excepción que establece solo se aplica hasta la descarga en un puerto seguro de la totalidad o parte de los residuos generados a bordo de un buque tras una avería en alta mar es conforme con lo dispuesto en el artículo 1, apartado 4, del Convenio de Basilea, puesto que no compromete el objetivo de protección de la salud humana y del medio ambiente que persigue dicho Convenio.

74 En segundo lugar, habida cuenta de que el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 puede interpretarse de conformidad con el Convenio de Basilea, no es necesario apreciar, por un lado, si la naturaleza y el sistema de ese Convenio se oponen a que el Tribunal de Justicia pueda examinar la validez de un acto del Derecho de la Unión a la luz del referido Convenio y, por otro lado, si las disposiciones del mismo Convenio invocadas a efectos de dicho examen son, desde el punto de vista de su contenido, incondicionales y suficientemente precisas [sentencias de 21 de diciembre de 2011, Air Transport Association of America y otros, C-366/10, EU:C:2011:864, apartados 53 y 54 y jurisprudencia citada, y de 4 de octubre de 2024, Lituania y otros/Parlamento y Consejo (Paquete de movilidad), C-541/20 a C-555/20, EU:C:2024:818, apartado 1036].

75 En el presente asunto, de la resolución de remisión se desprende que una parte de los residuos generados a bordo del Flaminia tras sufrir una avería en alta mar, respecto de los cuales no se discute que constituyen residuos peligrosos, en el sentido del artículo 2, punto 2, del Reglamento n.º 1013/2006, fue descargada tras el atraque del buque en el puerto de Wilhelmshaven. El órgano jurisdiccional remitente señala que esa parte de los residuos consiste en el agua de extinción del incendio declarado en el buque que pudo ser bombeada con el fin de ser trasladada al puerto de Odense para su valorización o eliminación, así como en una parte de las aguas de extinción enlodadas.

76 Asimismo, de la resolución de remisión se desprende que los demás residuos atribuibles al incendio que no pudieron ser bombeados ni descargados, incluidos, en particular, residuos consistentes en chatarra, lodos y residuos de carga, permanecieron a bordo del Flaminia con el fin de ser trasladados, junto con dicho buque, al puerto de Mangalia, para su valorización o eliminación.

77 De ello se deduce que los residuos trasladados desde el puerto de Wilhelmshaven al puerto de Mangalia estaban comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 1013/2006, por lo que su traslado debía estar sujeto al procedimiento de notificación y autorización previas por escrito establecido en dicho Reglamento.

78 Así pues, contrariamente a las circunstancias a que se hace referencia en el apartado 48 de la sentencia Conti 11, puede presumirse que, tras la descarga de una parte de la masa global de los residuos generados en el Flaminia, es razonable considerar que el responsable del buque disponía de la información relativa a la cantidad y la naturaleza de los residuos que permanecían en el buque, para organizar su gestión ambientalmente correcta y garantizar que sus desplazamientos se redujeran al mínimo compatible con tal gestión.

79 A la luz de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 debe interpretarse en el sentido de que la exclusión del ámbito de aplicación de este Reglamento que establece dicha disposición, referida a los residuos generados a bordo de un buque tras sufrir una avería en alta mar hasta que se hayan descargado para ser valorizados o eliminados, no se aplica a los residuos que permanezcan a bordo de ese buque con el fin de ser trasladados, junto con el buque, para su valorización o eliminación, con posterioridad a que una parte de los residuos se haya descargado en un puerto seguro para su valorización o eliminación, interpretación que es conforme con el artículo 1, apartado 4, del Convenio de Basilea.

Segunda cuestión prejudicial

80 La respuesta a la segunda cuestión prejudicial se deduce de la respuesta dada a la primera cuestión prejudicial.

Costas

81 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Gran Sala) declara:

El artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento (CE) n.º 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos, debe interpretarse en el sentido de que la exclusión del ámbito de aplicación de este Reglamento que establece dicha disposición, referida a los residuos generados a bordo de un buque tras sufrir una avería en alta mar hasta que se hayan descargado para ser valorizados o eliminados, no se aplica a los residuos que permanezcan a bordo de ese buque con el fin de ser trasladados, junto con el buque, para su valorización o eliminación, con posterioridad a

que una parte de los residuos se haya descargado en un puerto seguro para su valorización o eliminación, interpretación que es conforme con el artículo 1, apartado 4, del Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, firmado en Basilea el 22 de marzo de 1989, aprobado, en nombre de la Comunidad Económica Europea, mediante la Decisión 93/98/CEE del Consejo, de 1 de febrero de 1993.

Firmas