Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
presentadas el 24 de enero de 2019[1]

Asunto C-689/17

Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS «MSC Flaminia»
contra
Land Niedersachsen

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Landgericht München I (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Múnich I, Alemania)]

«Procedimiento prejudicial — Medio ambiente — Convenio de Basilea — Reglamento (CE) n.º 1013/2006 — Traslado de residuos — Residuos procedentes de una avería en alta mar — Artículo 1, apartado 3, letra b) — Exclusión del ámbito de aplicación — Residuos generados a bordo de buques»

1. Siendo así que el Tribunal de Justicia no ha tenido todavía ocasión de interpretar el artículo 1 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,[2] el presente asunto, así como el asunto ReFood (C-634/17),[3] le brindan la oportunidad de aportar importantes precisiones en cuanto al ámbito de aplicación de este acto normativo.

2. En el caso de autos, a raíz de una avería en alta mar,[4] el Landgericht München I (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Múnich I, Alemania) ha solicitado al Tribunal de Justicia que determine si los residuos procedentes de esta avería, formados por chatarra y agua de extinción contaminada con lodos y residuos de carga a bordo de un buque, están comprendidos en el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006, según el cual «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» quedan excluidos del ámbito de aplicación de este Reglamento.

3. La cuestión prejudicial de interpretación del artículo 1 del Reglamento n.º 1013/2006 es, además de inédita, delicada. En efecto, resulta innegable que la gestión y el traslado de los residuos constituyen en la actualidad cuestiones muy sensibles habida cuenta, en particular, de las repercusiones relativas al respeto del medio ambiente en materia de residuos.

4. Las dificultades que suscita el presente procedimiento prejudicial se ven acentuadas por el hecho de que la avería tuvo lugar en alta mar, cuya preservación es crucial para la protección del medio ambiente y, en particular, para la protección y conservación de la fauna y la flora marinas.

1 Lengua original: francés.

2 DO 2006, L 190, p. 1.

3 Véanse mis conclusiones presentadas en esta misma fecha.

4 En el sentido del artículo 86 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, que entró en vigor el 16 de noviembre de 1994 y fue aprobada, en nombre de la Comunidad, mediante la Decisión 98/392/CE del Consejo, de 23 de marzo de 1998 (DO 1998, L 179, p. 1; en lo sucesivo, «Convención de Montego Bay»). Según este artículo, por alta mar se entiende todas las partes del mar no incluidas en el mar territorial, en la zona económica exclusiva o en las aguas interiores y archipelágicas.

5. En las presentes conclusiones expondré, con carácter principal, que, habida cuenta del tenor del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006, de la sistemática y del objetivo de este Reglamento, residuos como los controvertidos en el asunto principal son «residuos generados a bordo de […] buques» en el sentido de esta disposición, para los que la aplicación de dicho Reglamento queda, por consiguiente, excluida.

6. Dado que en los debates se invitó al Tribunal de Justicia a pronunciarse sobre la aplicabilidad del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006, pese a que el buque y los residuos llegaron a un puerto ubicado en un Estado miembro de la Unión, propondré con carácter subsidiario al Tribunal de Justicia que no responda a esta cuestión, no planteada por el órgano jurisdiccional remitente, o que dé una respuesta negativa con el fin de respetar el muy claro tenor de esta disposición.

I. Marco jurídico

A. Derecho internacional

7. El artículo 1 del Convenio sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, hecho en Basilea el 22 de marzo de 1989 y aprobado, en nombre de la Comunidad, mediante la Decisión 93/98/CEE del Consejo, de 1 de febrero de 1993,[5] define el ámbito de aplicación de dicho Convenio. A tal fin, dispone en sus apartados 1 y 4:

«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.

[…]

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.»

8. El artículo 2, punto 3, de dicho Convenio establece:

«A los efectos del presente Convenio:

[…]

3. Por *movimiento transfronterizo* se entiende todo movimiento de desechos peligrosos o de otros desechos procedente de una zona sometida a la jurisdicción nacional de un Estado y destinado a una zona sometida a la jurisdicción nacional de otro Estado, o a través de esta zona, o a una zona no sometida a la jurisdicción nacional de ningún estado, o a través de esta zona, siempre que el movimiento afecte a dos Estados por lo menos.»

5 DO 1993, L 39, p. 1; en lo sucesivo, «Convenio de Basilea».

9. El artículo 4, apartados 1 y 2, letra d), del Convenio de Basilea dispone:

«1. a) las partes que ejerzan su derecho a prohibir la importación de desechos peligrosos y otros desechos para su eliminación, comunicarán a las demás partes su decisión de conformidad con el artículo 13;;

b) las partes prohibirán o no permitirán la exportación de desechos peligrosos y otros desechos a las partes que hayan prohibido la importación de esos desechos, cuando dicha prohibición se les haya comunicado de conformidad con el apartado a) del presente artículo;;

c) las partes prohibirán o no permitirán la exportación de desechos peligrosos u otros desechos si el Estado de importación no da su consentimiento por escrito a la importación de que se trate, siempre que dicho Estado de importación no haya prohibido la importación de tales desechos.

2. Cada Parte tomará las medidas apropiadas para:

[…]

d) velar por que el movimiento transfronterizo de los desechos peligrosos u 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».

B. Derecho de la Unión

10. Los considerandos 1, 3, 7 a 9, 14 y 31 del Reglamento n.º 1013/2006 son del siguiente tenor:

«(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) […] Con la adopción del Reglamento (CEE) n.º 259/93, [6] el Consejo 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.

6 Reglamento 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).

(9) Además, es importante tener en cuenta que con arreglo al artículo 4, apartado 1, del Convenio de Basilea cada Parte tiene derecho a prohibir la importación de residuos peligrosos o de los residuos incluidos en la lista del anexo II de ese Convenio.

[…]

(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.

[…]

(31) El presente Reglamento debe ser aplicado de conformidad con el Derecho marítimo internacional.»

11. A tenor del artículo 1, apartados 1 y 3, letras a) y b), de dicho Reglamento:

«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, de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo (Marpol 73/78), [7] 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.»

12. El artículo 2, puntos 1 y 2, de dicho Reglamento define, a efectos del mismo, los «residuos» y los «residuos peligrosos» en los términos siguientes:

«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/CE; [8]

7 Hecho en Londres el 2 de noviembre de 1973 y completado por el Protocolo de 17 de febrero de 1978; en lo sucesivo, «Convenio Marpol».

8 Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2006, relativa a los residuos (DO 2006, L 114, p. 9). Este artículo define el «residuo» como «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».

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 [9]».

13. A tenor del artículo 2, punto 33, de dicho Reglamento, por «transporte» se entenderá el «transporte de residuos por carretera, por ferrocarril o por vía aérea, marítima o terrestre».

14. El artículo 2, punto 34, del Reglamento n.º 1013/2006 define, a efectos del mismo, el «traslado» como el transporte de residuos destinados a la valorización o eliminación que se efectúe o vaya a efectuarse, en particular, entre un país y otro, o desde una zona geográfica no sujeta a la jurisdicción de ningún país, con destino a un país.

15. Según el artículo 3, apartado 1, de este Reglamento, los traslados que tengan por objeto residuos destinados a operaciones de eliminación y aquellos destinados a operaciones de valorización, con respecto a estos últimos siempre que se trate, en particular, de residuos recogidos en la lista ámbar,[10] estarán sujetos al procedimiento de notificación y autorización previas por escrito establecido en este Reglamento. En virtud del artículo 3, apartado 2, del Reglamento n.º 1013/2006, los requisitos de información general establecidos en el artículo 18 de este Reglamento serán aplicables cuando el traslado sea de una cantidad superior a 20 kg de mezclas de determinados residuos o de determinados residuos contaminados.

II. Hechos del litigio principal y cuestión prejudicial

16. El buque MSC Flaminia es un carguero perteneciente a Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS «MSC Flaminia»,[11] parte demandante en el asunto principal, que en el período pertinente enarbolaba pabellón alemán.

17. Mientras este carguero, que transportaba 4 808 contenedores, de los cuales 151 contenían «carga peligrosa», se encontraba efectuando un trayecto entre Charleston (Estados Unidos) y Amberes (Bélgica), el 14 de julio de 2012, se declaró a bordo un incendio acompañado de explosiones.

18. El 21 de agosto de 2012, Conti obtuvo la autorización para remolcar el carguero a aguas alemanas. Según un escrito del Havariekommando (Mando Central de Emergencias Marítimas, Alemania), de 25 de agosto de 2012, Conti estaba obligada a elaborar un plan de actuación e indicar los posibles colaboradores contractuales para la ejecución de las correspondientes medidas.

19. El 8 de septiembre de 2012, el buque llegó al punto de espera dispuesto por el Mando Central de Emergencias Marítimas en la rada profunda al oeste de Heligoland (Alemania) y, el 9 de septiembre de 2012, fue remolcado hasta Wilhelmshaven (Alemania). Tras una reunión con las autoridades alemanas, Conti se comprometió, en particular, a transportar el MSC Flaminia de forma segura al astillero de reparación ubicado en Mangalia (Rumanía) y a garantizar el adecuado tratamiento de las sustancias que se encontraban a bordo del buque.

9 DO 1991, L 377, p. 20. La lista de residuos peligrosos figura en la Decisión 2000/532/CE de la Comisión, de 3 de mayo de 2000, que sustituye a la Decisión 94/3/CE por la que se establece una lista de residuos de conformidad con la letra a) del artículo 1 de la Directiva 75/442/CEE del Consejo relativa a los residuos y a la Decisión 94/904/CE del Consejo por la que se establece una lista de residuos peligrosos en virtud del apartado 4 del artículo 1 de la Directiva 91/689/CEE del Consejo relativa a los residuos peligrosos (DO 2000, L 226, p. 3).

10 Derivada de la normativa de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y del Convenio de Basilea. La clasificación de los residuos en dos listas, verde y ámbar, depende de la peligrosidad de los residuos y de los procedimientos aplicables a sus traslados. Sobre la clasificación y las consecuencias que entraña, véase de Sadeleer, N., *Droit des déchets de l'UE, De l'élimination à l'économie circulaire*, Bruylant, Bruselas, 2016, pp. 360, 364 y 378 a 382.

11 En lo sucesivo, «Conti».

20. Mediante escrito de 30 de noviembre de 2012, el Niedersächsisches Umweltministerium (Ministerio de Medio Ambiente de Baja Sajonia, Alemania) informó a Conti de que el buque en sí «y el agua de extinción que se encontraba a bordo, así como los lodos y la chatarra, deben considerarse "residuos"», por lo que era preciso seguir un procedimiento de notificación. Mediante escrito de 3 de diciembre de 2012, Conti se opuso a esta apreciación.

21. Mediante resolución de 4 de diciembre de 2012, la Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (Inspección de Trabajo y Medio Ambiente de Oldemburgo, Alemania) ordenó a Conti llevar a cabo un procedimiento de notificación en relación con la chatarra que se hallaba a bordo del buque y el agua de extinción contaminada con lodos y residuos de carga. Asimismo, prohibió a Conti retirar el buque de la ubicación en que se encontraba antes de la conclusión del procedimiento de notificación y de la presentación de un plan de saneamiento verificable en lengua alemana.

22. El 18 de febrero de 2013, una vez concluido el procedimiento de notificación para el traslado del agua de extinción a Dinamarca, comenzaron las operaciones de extracción de la misma. Una vez que fue posible estimar la cantidad de agua de extinción que no podría extraerse, se inició en Rumanía el nuevo procedimiento de notificación el 26 de febrero de 2013.

23. El 4 de enero de 2013, Conti interpuso un recurso en vía administrativa contra la resolución de 4 de diciembre de 2012. Para evitar demoras, Conti se sometió al procedimiento de notificación, si bien formulando una protesta y sin reconocer que estuviera obligada legalmente a ello. Mediante escrito de 3 de abril de 2013, la Inspección de Trabajo y Medio Ambiente de Oldemburgo declaró que el recurso administrativo había quedado sin objeto.

24. En concepto de daños y perjuicios, Conti reclama ante el órgano jurisdiccional remitente, en particular, el coste de los procedimientos de notificación que tuvo que soportar. A este respecto, Conti considera que la calificación de «residuos» de las sustancias que se encontraban en el interior del buque y la consiguiente orden de llevar a cabo un procedimiento de notificación fueron ilegales.

25. El órgano jurisdiccional remitente subraya que, en la medida en que los daños y perjuicios invocados por Conti comprenden los costes de tramitación del procedimiento de notificación, solo procedería estimar la pretensión de indemnización si, en el presente asunto, el Reglamento n.º 1013/2006 no fuera aplicable a los residuos procedentes de la avería, y que estos costes se generaron únicamente porque la Inspección de Trabajo y Medio Ambiente de Oldemburgo exigió tramitar este procedimiento.

26. Dicho órgano jurisdiccional se pregunta si el artículo 1, apartado 3, letra b), del citado Reglamento es aplicable a los residuos de averías, en cuyo caso el traslado de los residuos controvertidos en el litigio principal quedaría excluido del ámbito de aplicación de dicho Reglamento. Según el citado órgano jurisdiccional, ni del tenor del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 ni de los trabajos preparatorios ni tampoco de los considerandos o sistemática del referido Reglamento se desprende que los residuos o desechos procedentes de averías deben estar comprendidos en esta disposición.

27. En estas circunstancias, el Landgericht München I (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Múnich I) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la cuestión prejudicial siguiente:

«¿Los residuos procedentes de averías, en forma de chatarra y de agua de extinción contaminada con lodos y residuos de carga, a bordo de un buque constituyen "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?»

III. Análisis

28. Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta al Tribunal de Justicia si el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 es aplicable a los residuos de que se trata, a saber, residuos procedentes de una avería, en forma de chatarra y de agua de extinción contaminada con lodos y residuos de carga.

29. De ello se desprende que esta cuestión versa sobre la aplicabilidad *ratione materiae* de la exclusión prevista en el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 respecto a unos residuos como los controvertidos en el asunto principal.

30. Asimismo, he de señalar que el órgano jurisdiccional remitente ha indicado clara y expresamente en la resolución de remisión que en relación con la cuestión de «si sigue siendo aplicable, *ratione temporis*, el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 cuando el buque ha llegado a un puerto seguro y se han descargado ya parte de los residuos, no se remite cuestión prejudicial alguna al Tribunal de Justicia». Por consiguiente, es innegable que, mediante la presente remisión prejudicial, dicho órgano jurisdiccional pregunta exclusivamente al Tribunal de Justicia sobre la aplicabilidad *ratione materiae* del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 en el marco de la apreciación de la aplicabilidad del Reglamento entre el lugar de la avería y Alemania.

31. No obstante, la Comisión invitó, e incluso incitó, en sus escritos y en la vista, al Tribunal de Justicia a pronunciarse también sobre la aplicabilidad de esta disposición a los traslados posteriores de residuos.

32. A este respeto, es cierto que, dado que el traslado de residuos controvertido constó de varias fases, también sobre este extremo puede plantearse la interpretación del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006.[12] No obstante, por los motivos que expondré con más detalle en los puntos 75 a 77 de las presentes conclusiones, considero que no corresponde al Tribunal de Justicia responder a una cuestión que no se le ha planteado y que el órgano jurisdiccional remitente ha excluido expresamente del ámbito de la remisión prejudicial.

33. Por consiguiente, en una primera fase y con carácter principal, responderé a la cuestión prejudicial tal como ha sido formulada por el órgano jurisdiccional remitente respetando los límites de la remisión prejudicial trazados por el mismo. En una segunda fase, pero únicamente con carácter subsidiario, examinaré los problemas que suscitan los traslados de residuos posteriores a la llegada del MSC Flaminia a Alemania. Así, además de la cuestión planteada por el órgano jurisdiccional remitente, determinaré si el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 es aplicable a los traslados de residuos posteriores controvertidos en el asunto principal.

A. Con carácter principal

34. En lo que respecta a la cuestión tal como ha sido planteada por el órgano jurisdiccional remitente en el marco que él mismo ha delimitado, la respuesta es, a mi juicio, evidente.

12 Así, de los autos presentados al Tribunal de Justicia se deduce que los residuos generados con ocasión de la avería fueron trasladados, en primer término, desde el lugar de la avería hasta Alemania. A continuación, una parte del agua de extinción fue extraída y trasladada a Dinamarca, y de la resolución de remisión se desprende con claridad que este traslado no fue realizado a bordo del MSC Flaminia. Por último, el 15 de marzo de 2013, el buque partió hacia Rumanía, donde, por un lado, debía ser reparado y, por otro, los residuos que quedaban a bordo debían ser tratados.

35. Procede señalar, desde un primer momento, que la calificación como residuos de los desechos destinados a ser eliminados que se encontraban a bordo del MSC Flaminia no se ha cuestionado ante el Tribunal de Justicia [13] y no parece, además, que sea realmente cuestionable. En efecto, en virtud del artículo 2, punto 1, del Reglamento n.º 1013/2006 deben considerarse residuos a efectos de este Reglamento los objetos que se ajusten a la definición que se establece en el artículo 1, apartado 1, letra a), de la Directiva 2006/12. [14] Pues bien, como la Comisión ha señalado acertadamente, los residuos de que se trata están destinados a su eliminación o valorización.

36. En lo que atañe a la aplicabilidad del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006, conviene recordar, a fin de responder al órgano jurisdiccional remitente, las reglas que rigen la interpretación del Derecho de la Unión.

37. A este respecto, con arreglo a reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, para interpretar una disposición del Derecho de la Unión, debe tenerse en cuenta no solo su tenor, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte. [15] Además, dado que el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 prevé una excepción a la aplicación de las disposiciones de este Reglamento, debe ser objeto, en principio, de una interpretación estricta.

38. Mientras que el Land Niedersachsen (Estado federado de Baja Sajonia, Alemania) y la Comisión han alegado que el tenor del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 no permite por sí solo responder al órgano jurisdiccional remitente, considero, por el contrario, que este tenor no se presta a confusión alguna.

39. En efecto, es obligado indicar que el legislador de la Unión se limitó a señalar que quedan excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento n.º 1013/2006 «los residuos generados a bordo de […] buques hasta que dichos residuos se hayan descargado con el fin de ser valorizados o eliminados».

40. Pues bien, el sentido de los diversos términos no adolece, a mi juicio, de ambigüedad.

41. El término de «residuos» debe entenderse en relación con la definición de este concepto en la legislación de la Unión en materia de política de gestión de residuos. Así, este término empleado en el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 incluye necesariamente todas las clases de residuos, siempre que estén destinados a su eliminación o valorización.

42. En lo que respecta a la circunstancia de que los residuos en cuestión en el caso de autos se generaron con ocasión de una avería, ha de observarse que la única exigencia del legislador de la Unión para que la exclusión se aplique es que los residuos hayan sido «generados a bordo de [un buque]». En el caso de autos, no se discute que, dado que la avería y los incendios tuvieron lugar a bordo del MSC Flaminia, estos residuos fueron generados a bordo de este buque.

13 Si bien no cabe determinar en qué medida la demandante en el asunto principal alegó ante las autoridades y los órganos jurisdiccionales alemanes que los objetos no debían ser calificados como «residuos», ha de hacerse constar que ante el Tribunal de Justicia se limitó a pronunciarse sobre el sentido y la aplicabilidad del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 en el caso de autos, al partir aparentemente del principio de que los residuos en cuestión deben ser calificados como «residuos».

14 La Directiva 2006/12 fue derogada y sustituida 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). En virtud del artículo 3, punto 1, de esta última, constituye un residuo «cualquier sustancia u objeto del cual su poseedor se desprenda o tenga la intención de desprenderse», por lo que la nueva Directiva no ha modificado apenas la definición y ha eliminado simplemente la referencia al anexo I (véase la nota 8 de las presentes conclusiones).

15 Véase la sentencia de 17 de octubre de 2018, Günter Hartmann Tabakvertrieb (C-425/17, EU:C:2018:830), apartado 18 y jurisprudencia citada.

43. Además, en la medida en que el órgano jurisdiccional remitente parece dudar de que la expresión «residuos generados a bordo» incluya aquellos generados fortuitamente o fuera del funcionamiento normal de un buque, las partes del asunto principal y la Comisión debatieron la relevancia, a efectos de la interpretación del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006, del hecho de que los residuos de que se trata no fueron generados en el curso del funcionamiento «normal» del buque, sino «fortuitamente» durante una avería.

44. A este respecto, el Estado federado de Baja Sajonia ha alegado, en particular, que la generación de residuos con ocasión de una avería es un acontecimiento tan inusual que debería mencionarse específicamente para justificar una excepción a la aplicabilidad del Reglamento n.º 1013/2006.

45. Este argumento no me convence.

46. Los términos empleados en las versiones en lenguas española, danesa, alemana, inglesa, francesa y sueca del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006, a saber, respectivamente, las palabras «generados», «opstået», «anfallen», «generated», «produits» o «uppkommit», no respaldan esta alegación. Ninguno de estos términos implica que los residuos deban haber sido generados en el marco del funcionamiento regular de los buques. Al contrario, el término «opstået» utilizado en la versión en lengua danesa entraña un matiz según el cual los residuos no han sido generados de un modo normal, sino de forma imprevisible.

47. Además, el legislador de la Unión se limita a indicar el lugar en el que los residuos deben haberse generado sin establecer exigencias particulares en cuanto a las circunstancias de su generación. Por consiguiente, el sentido corriente de los términos «residuos generados a bordo» no puede entenderse como una exigencia de que los residuos se deriven del funcionamiento normal del buque.

48. Esta consideración se impone *a fortiori* por cuanto no cabe aducir que el legislador de la Unión no haya previsto el supuesto de los residuos generados fuera del funcionamiento regular de los buques, pues introdujo esa especificación en el artículo 1, apartado 3, letra a), del Reglamento n.º 1013/2006.

49. En cuanto a la circunstancia alegada por la Comisión de que, en el caso de autos, los residuos no existían al comienzo de la travesía, no me parece que sea determinante. En efecto, la expresión «generados a bordo» supone que los residuos han sido generados durante la travesía. Por otro lado, ha de señalarse que el concepto de «traslado» definido en el artículo 2, punto 34, del Reglamento n.º 1013/2006 no exige que los residuos estuvieran a bordo del buque antes del comienzo de la travesía, lo que supone que están comprendidos tanto los traslados imprevistos como los residuos que se han generado de manera fortuita.

50. En consecuencia, dado que el legislador de la Unión no estableció ninguna distinción relativa a la naturaleza de los residuos o las circunstancias de su generación, del tenor del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 se desprende que esta disposición se aplica a residuos procedentes de averías, en forma de chatarra y de agua de extinción contaminada con lodos y residuos.

51. Corroboran esta interpretación los trabajos preparatorios, la sistemática del Reglamento n.º 1013/2006 y el objetivo de este.

52. En primer lugar, si bien el análisis de los trabajos preparatorios de este Reglamento no resulta por sí solo determinante para la interpretación del artículo 1, apartado 3, letra b), no carece sin embargo de pertinencia a este respecto.

53. En efecto, si bien el artículo 1, apartado 3, letra b), de la propuesta de la Comisión que dio lugar a la adopción del Reglamento n.º 1013/2006[16] preveía la exclusión del ámbito de aplicación del Reglamento de «los traslados de residuos generados a bordo de aeronaves civiles durante todo el vuelo hasta el aterrizaje»,[17] el Parlamento propuso en segunda lectura extender esta exclusión a los residuos generados a bordo de vehículos, trenes y buques, debido a que «la exención de los residuos generados a bordo de aeronaves debería ampliarse a todos los tipos de transporte, porque los requisitos del Reglamento también serían desproporcionados de aplicarse a los residuos generados a bordo de otros vehículos que no sean las aeronaves».[18]

54. Pues bien, ni la propuesta inicial de la Comisión ni las modificaciones que propuso el Parlamento ni tampoco las explicaciones relativas a estas propuestas ponen de manifiesto que la voluntad del legislador de la Unión fuera excluir determinados residuos del ámbito de aplicación del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 y delimitar esta disposición a los residuos generados en el marco del funcionamiento normal de los medios de transporte contemplados.

55. Ciertamente, como ha sostenido el Estado federado de Baja Sajonia, la exclusión relativa a la aviación civil formulada en el Reglamento n.º 259/93 podía comprender ante todo los residuos generados a bordo de aeronaves y en el curso de los vuelos. No obstante, ha de hacerse constar que el legislador de la Unión no precisó en modo alguno la naturaleza de los residuos en cuestión ni, por otro lado, las circunstancias en las que debían ser generados.

56. Por otra parte, debo señalar que el ámbito de aplicación de la exclusión se ha extendido en buena medida, puesto que ya no comprende solo la aviación civil, sino también los residuos generados a bordo de diferentes medios de transporte, entre ellos las aeronaves. A mi juicio, pues, al decidir ampliar el alcance de la exclusión establecida en el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 a otros medios de transporte, el legislador de la Unión incluyó necesariamente los residuos que pueden generarse específicamente en cada uno de estos medios de transporte. Por tanto, la circunstancia, subrayada por el órgano jurisdiccional remitente, de que, dado que las averías son infrecuentes en el marco del transporte aéreo, no quedan comprendidas en este Reglamento no puede modificar la interpretación del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 derivada del tenor de tal disposición.

57. En segundo lugar, la interpretación sistemática del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 corrobora la interpretación resultante del tenor de esta disposición.

58. Por un lado, considero, al igual que Conti, que de la comparación entre las exclusiones recogidas en el artículo 1, apartado 3, letras a) y b), del Reglamento n.º 1013/2006 se desprende que, en lo que se refiere a la segunda exclusión, el legislador de la Unión no pretendió introducir ninguna restricción relativa al modo en que se han generado los residuos.

59. Por otro lado, comparto la tesis de la Comisión según la cual, dado que el artículo 1, apartado 3, letra a), del Reglamento n.º 1013/2006 tiene por objeto evitar un solapamiento entre la legislación relativa a los traslados de residuos y la Directiva 2000/59/CE,[19] este motivo de exclusión carece de consecuencias para la interpretación solicitada por el órgano jurisdiccional remitente.

16 Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los traslados de residuos [COM(2003) 379 final].

17 Ha de señalarse que esta disposición reiteraba en esencia la exclusión recogida en el artículo 1, apartado 2, letra b), del Reglamento n.º 259/93.

18 Recomendación para la segunda lectura, de 10 de octubre de 2005, respecto de la Posición Común del Consejo con vistas a la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los traslados de residuos [15311/4/2004 — C6-0223/2005 — 2003/0139(COD)].

19 Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga — Declaración de la Comisión (DO 2000, L 332, p. 81).

60. En efecto, el alcance del artículo 1, apartado 3, letra a), del Reglamento n.º 1013/2006 se define a la luz del Convenio Marpol. Pues bien, la Directiva 2000/59, aplicable a los residuos generados por el funcionamiento normal de los buques [20] contemplados por este Convenio, obliga a los Estados miembros a poner a disposición y a utilizar instalaciones portuarias receptoras destinadas a los desechos. Así, el tenor del artículo 1, apartado 3, letra a), del Reglamento n.º 1013/2006 garantiza que los residuos resultantes de la explotación normal de un buque en el sentido del Convenio Marpol estarán sujetos exclusivamente a los requisitos de la Directiva 2000/59.

61. En tercer lugar, la toma en consideración de los objetivos del Reglamento n.º 1013/2006 y, en particular, del objetivo de protección del medio ambiente [21] no permite modificar la interpretación del artículo 1, apartado 3, letra b), de este Reglamento que se desprende de su tenor.

62. A este respecto, los elementos aducidos por la Comisión resultan, a mi juicio, particularmente convincentes.

63. Así, estimo, al igual que la Comisión, que, debido al carácter repentino e imprevisible de una avería, en la práctica sería muy difícil, cuando no imposible, que el capitán de un barco dispusiera, antes de atracar en un puerto, de la información necesaria para la notificación prevista en el Reglamento n.º 1013/2006. [22]

64. Además, el objetivo de la exclusión prevista en el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 supone que esta disposición sea interpretada de forma tal que se limite la permanencia a bordo de un buque de los residuos generados tras una avería.

65. En efecto, no es absurdo prever que la aplicación de este Reglamento a unos residuos como los controvertidos en el asunto principal ocasionaría una demora en la entrada en el puerto más cercano del buque que transporta tales residuos e incrementaría de hecho el riesgo de que permanecieran en el mar. Pues bien, como alegó acertadamente la Comisión, ello sería contrario al objetivo de protección del medio ambiente perseguido por el Reglamento n.º 1013/2006.

66. En cambio, el riesgo puesto de relieve por el Estado federado de Baja Sajonia es hipotético, en mi opinión.

67. Invocando la finalidad de dicho Reglamento y el principio según el cual las excepciones deben interpretarse de forma estricta, el Estado federado de Baja Sajonia sostuvo en particular que, si el Estado miembro no tuviera conocimiento de la existencia de estos residuos, no podría evaluar los riesgos que entrañan, en concreto para el medio ambiente. En consecuencia, a su juicio, es preciso evitar que el capitán del buque decida por sí solo el destino que debe darse a los residuos, pues ello entraña el riesgo de que los buques cargados de residuos sigan navegando para eliminarlos en otro lugar a un precio más barato o bien de forma ilegal.

68. A este respecto, ha de subrayarse, por un lado, que el procedimiento de notificación previsto en el Reglamento n.º 1013/2006 no protege en modo alguno del riesgo de que los buques cargados de residuos prosigan su navegación para eliminarlos a un menor coste o de forma ilegal. Así, la aplicación de este procedimiento no puede tener por efecto disuadir al capitán de un buque de eliminar ilegalmente residuos o de intentar eliminarlos a un coste menor que el coste en el interior de la Unión. Al contrario, no se descarta que el coste de dicho procedimiento tenga como consecuencia incentivar tales comportamientos.

20 De conformidad con el artículo 2, letra c), de esta Directiva, en relación con el Convenio Marpol.

21 Véanse los considerandos 1 y 7 del Reglamento n.º 1013/2006.

22 De conformidad con el artículo 4 de este Reglamento, la notificación deberá efectuarse por medio de los formularios recogidos en los anexos I A y I B de dicho Reglamento. Pues bien, estos formularios requieren numerosa información relativa sobre todo a los residuos en cuestión.

69. Por otra parte, habida cuenta de las obligaciones que incumben en virtud del Derecho internacional tanto a los Estados como a los operadores privados del sector marítimo, en ocasiones recogidas en actos de Derecho de la Unión,[23] los riesgos generados por la falta de aplicación del Reglamento n.º 1013/2006[24] no deben exagerarse, a mi juicio.

70. En efecto, en lo tocante, en primer lugar, a las descargas deliberadas de residuos, el Convenio de Londres de 29 de diciembre de 1972 sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, en su versión modificada por el Protocolo de Londres de 1996, tiene por objeto establecer un control efectivo de las diferentes fuentes de contaminación de los mares y medidas de prevención de la contaminación de los mares por vertimiento, entendido este como la descarga deliberada de residuos. De conformidad con este Convenio, el vertimiento está en principio prohibido pero, con carácter excepcional, puede estar sujeto a una autorización. El cumplimiento de las disposiciones del referido Convenio incumbe, en particular, al Estado del pabellón, el cual, en cualquier caso, estará encargado de imponer las sanciones en caso de infracción de las disposiciones del Convenio.[25] En el Derecho de la Unión, la Directiva 2005/35/CE[26] obliga a los Estados miembros a velar por que las descargas de sustancias contaminantes procedentes de buques realizadas en cualquiera de las zonas enumeradas en dicha Directiva, en particular en alta mar, se consideren infracciones si se han cometido de forma intencional, con imprudencia temeraria o negligencia grave, garantizando así que estas descargas no queden impunes.[27]

71. A continuación, las obligaciones que el Derecho internacional, y en particular el artículo 94 de la Convención de Montego Bay, imponen al Estado del pabellón también permiten circunscribir el riesgo invocado por el Estado federado de Baja Sajonia.[28] En efecto, además de la adopción de medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar a través de medidas de control y de vigilancia de los buques, esta disposición obliga al Estado del pabellón a abrir una investigación sobre cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y se hayan ocasionado graves daños al medio marino. En Derecho de la Unión, las obligaciones que incumben al Estado del pabellón en virtud del Derecho internacional y, en particular, en el marco de la Organización Marítima Internacional, se han hecho más efectivas

23 Sobre este aspecto, véanse Bissuel, J-L., «L'Union européenne et l'application des normes adoptées par l'OMI», *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne Cohabitation, Confrontation, Coopération*?, éditions Pedone, París, 2014, pp. 115 a 141, especialmente pp. 121 y 122, así como Langlais, P., *Sécurité maritime et intégration européenne*, Bruylant, Bruselas, 2018, pp. 189 a 196.

24 A este respecto, resulta igualmente importante subrayar que el Convenio de Basilea no se aplica al trayecto inicial del MSC Flaminia. Además, suponiendo que los residuos en cuestión en el asunto principal sean calificados de «residuos peligrosos», lo cual no parece incongruente a la luz de los autos presentados al Tribunal de Justicia y de las observaciones de las partes, dicho Convenio no sería aplicable a un traslado de residuos peligrosos entre la alta mar y un Estado miembro de la Unión. En efecto, por una parte, a tenor de los artículos 1 y 2 de dicho Convenio, este se aplicará únicamente a los movimientos de residuos entre zonas comprendidas en la competencia nacional de los Estados parte, mientras que, en el caso de autos, el traslado comenzó a raíz de la avería en alta mar. Por otro lado, según los documentos titulados «Cooperación entre el Convenio de Basilea y la Organización Marítima Internacional» (UNEP/CHW.11/17) y «Legal analysis of the application of the Basel Convention to hazardous and other wastes generated on board ships» (UNEP/CHW.11/INF/22, disponible únicamente en lengua inglesa), adoptados en la 11.ª Conferencia de los Estados partes del Convenio de Basilea, celebrada en Ginebra entre el 28 de abril y el 10 de mayo de 2013, el artículo 1, apartado 4, de este Convenio tiene por objeto excluir los residuos generados fuera de tal funcionamiento normal del ámbito de aplicación del Convenio.

25 Sobre este Convenio, véase Vincent, P., *Droit de la mer*, Larcier, Bruselas, 2008, pp. 179 a 181, y Rothwell, D.R., y Stephens, T., *The International Law of the Sea*, 2.ª ed., Hart Editorial, Oxford, 2016, pp. 402 a 406.

26 Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones (DO 2005, L 255, p. 11). Con vistas a alcanzar el objetivo perseguido por esta Directiva, la Decisión Marco 2005/667/JAI del Consejo, de 12 de julio de 2005, destinada a reforzar el marco penal para la represión de la contaminación procedente de buques (DO 2005, L 255, p. 164), prevé la adopción por los Estados miembros de un cierto número de medidas en relación con el Derecho penal.

27 Véase el artículo 4 de esta Directiva.

28 Ha de añadirse que, con carácter general, la parte XII, titulada «Protección y preservación del fondo marino», de la Convención de Montego Bay obliga a los Estados a preservar y proteger el medio marino. En particular, los artículos 217, 218 y 220 establecen las competencias y obligaciones del Estado del pabellón, del Estado del puerto y del Estado ribereño a este respecto.

mediante la Directiva 2009/21/CE,[29] que tiene por objetivo, a tenor de su artículo 1, apartado 1, garantizar que los Estados miembros cumplan eficaz y coherentemente sus obligaciones en calidad de Estados de abanderamiento, y mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación procedente de buques que enarbolen pabellones de los Estados miembros.

72. Por último, otras normas, como el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas o el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación,[30] permiten de igual modo reducir los riesgos de contaminación al imponer normas a las compañías marítimas o a los capitanes de buques.

73. Por todos estos motivos, propongo al Tribunal de Justicia que responda con carácter principal a la cuestión del Landgericht München I (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Múnich I) que los residuos procedentes de averías, en forma de chatarra y de agua de extinción contaminada con lodos y residuos de carga, a bordo de un buque, constituyen «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.

74. Con carácter subsidiario, abordaré en la sección siguiente la interpretación de esta disposición en la segunda parte del trayecto de los residuos objeto del asunto principal.

B. Con carácter subsidiario

75. En cuanto atañe, por un lado, al traslado a Dinamarca del agua de extinción extraída y, por otro, al traslado de los residuos no descargados en Alemania hasta Rumanía, procede recordar que el órgano jurisdiccional remitente excluyó del ámbito de la remisión prejudicial esta parte del problema suscitado por los hechos del litigio principal.

76. Es cierto que, según reiterada jurisprudencia, en el marco del procedimiento de cooperación entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia, establecido por el artículo 267 TFUE, corresponde a este Tribunal proporcionar al órgano jurisdiccional nacional una respuesta útil que le permita dirimir el litigio del que conoce, extrayendo de los fundamentos de Derecho de la resolución de remisión los elementos de Derecho de la Unión que requieren una interpretación habida cuenta del objeto del litigio y, de ser necesario, reformular las cuestiones prejudiciales.[31]

77. No obstante, a la vista del objeto del litigio principal, es legítimo preguntarse si, en el caso de autos, resulta verdaderamente útil para el órgano jurisdiccional remitente que el Tribunal de Justicia interprete el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 con vistas a determinar si ese precepto se aplica a los traslados de residuos de que se trata una vez que el buque ha abandonado el puerto alemán. En efecto, de la exposición de este litigio parece desprenderse que Conti pretende obtener una indemnización ante los tribunales alemanes por diferentes prejuicios, entre los cuales se encuentra el derivado del procedimiento de notificación impuesto por las autoridades alemanas. En cambio, en relación con el trayecto entre Alemania y Rumanía, la cuestión de la aplicabilidad de un procedimiento de notificación solo concierne a las autoridades rumanas.

29 Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento (DO 2009, L 131, p. 132).

30 Las prescripciones de este código se extienden, además, a todos los buques que enarbolen el pabellón de un Estado miembro de la Unión en virtud del Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2006, sobre la aplicación en la Comunidad del Código Internacional de Gestión de la Seguridad y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 3051/95 del Consejo (DO 2006, L 64, p. 1). Además, este Reglamento obliga a los Estados miembros a establecer y aplicar un régimen de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias.

31 Véanse en particular las sentencias de 13 de febrero de 2014, Crono Service y otros (C-419/12 y C-420/12, EU:C:2014:81), apartado 28 y jurisprudencia citada, y de 21 de diciembre de 2016, Ucar y Kilic (C-508/15 y C-509/15, EU:C:2016:986), apartado 51.

78. Si el Tribunal de Justicia estimase que, no obstante, debe interpretar el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 desde el punto de vista del traslado de residuos desde el puerto alemán a Dinamarca y Rumanía con el fin de determinar la aplicabilidad de este acto normativo a esos traslados posteriores, ha de señalarse que el tenor de esta disposición es muy claro.

79. Así, la exclusión prevista en el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 se aplica «hasta que dichos residuos se hayan descargado con el fin de ser valorizados o eliminados». Habida cuenta del sentido del término «descargar», [32] esta disposición supone necesariamente que los residuos hayan salido del buque y hayan sido descargados en tierra para ser valorizados o eliminados. [33]

80. Por consiguiente, no cabe compartir la interpretación propugnada por la Comisión según la cual el término «descargados» debe interpretarse en el sentido de que significa «hasta el primer puerto de amarre», ya que el Reglamento n.º 1013/2006 debe interpretarse de conformidad con el Convenio de Basilea.

81. Ciertamente, según reiterada jurisprudencia la primacía de los acuerdos internacionales celebrados por la Unión sobre las disposiciones de Derecho derivado obliga a interpretar estas de conformidad con dichos acuerdos, [34] pero tal interpretación conforme solo se exige «en la medida de lo posible».

82. Pues bien, en el caso de autos, a mi juicio, no cabe interpretar el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 de manera que su tenor esté en consonancia con el Convenio de Basilea.

83. En efecto, conforme a sus artículos 1 y 2, apartado 3, el citado Convenio se aplica cuando los desechos son trasladados desde una zona sometida a la jurisdicción nacional de un Estado parte con destino a una zona sometida a la jurisdicción nacional de otro Estado parte, tal como ocurre, en el presente asunto, con el traslado desde Alemania a Dinamarca [35] y Rumanía.

84. En cambio, de la interpretación del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006, se desprende, conforme a su tenor, que este último no es aplicable al traslado de residuos que permanecieron a bordo del MSC Flaminia sin haber sido descargados hasta su llegada a Rumanía. [36]

85. Por consiguiente, interpretar el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 de conformidad con el Convenio de Basilea modificaría radicalmente el sentido de esta disposición, iría en contra de la formulación elegida por el legislador de la Unión [37] y suscitaría además un auténtico problema de seguridad jurídica. [38]

32 Según el *Petit Robert*, el verbo descargar («débarquer») significa «hacer salir (personas, cosas) de un barco, poner en tierra». Ha de señalarse que otras versiones lingüísticas del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 corroboran este análisis, puesto que los términos empleados en ellas son incluso más específicos. Así, los términos «descargado», «losses», «Abladens», «offloaded» y «lastas» empleados en las versiones en lenguas española, danesa, alemana, inglesa y sueca reflejan la idea de que los residuos que constituyen la carga del buque han sido retirados del mismo.

33 Debo observar, por otro lado, que el órgano jurisdiccional remitente parece tener la misma interpretación de estos términos, puesto que ha precisado que «conforme al claro tenor, la excepción opera "hasta que dichos residuos se hayan descargado", es decir, que no deja de ser válida con la simple descarga de cualquier residuo o cuando exista la posibilidad de llevar a cabo tal descarga».

34 Véase, en particular, la sentencia de 18 de marzo de 2014, Z. (C-363/12, EU:C:2014:159), apartado 72 y jurisprudencia citada.

35 El agua de extinción trasladada a Dinamarca fue extraída y, por tanto, descargada del buque.

36 Ha de subrayarse que, en el punto 44 de sus observaciones, la propia Comisión ha reconocido que estos residuos «no pueden, ciertamente, ser considerados como "descargados", en el sentido común del término, antes del comienzo de esta segunda travesía».

37 Así, como subrayó acertadamente Conti en la vista, el legislador de la Unión ha utilizado el término «descargar» y no «puerto próximo», y ello constituye una diferencia sustancial en la aplicación de la exclusión.

38 A mi juicio, ha de establecerse aquí un paralelismo con la obligación de interpretación conforme del Derecho de la Unión por los órganos jurisdiccionales nacionales, la cual «está limitada por los principios generales de Derecho y no pueden servir de base para una interpretación estricta *contra legem* del Derecho nacional» (véase, en particular, la sentencia de 13 de julio de 2016, Pöpperl, C-187/15, EU:C:2016:550, apartado 44).

86. Por otra parte, considero que la Comisión, al indicar en sus observaciones escritas que «asimilar la entrada a un puerto a tal "descarga" parece difícilmente compatible a la vista del carácter inequívoco de este tenor», admite que tal interpretación conforme no es viable.

87. Por todos estos motivos, podría plantearse la cuestión de la conformidad del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 con las disposiciones del Convenio de Basilea.

88. Sin embargo, no invito al Tribunal de Justicia a controlar de oficio la validez del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 a la luz del Convenio de Basilea.

89. En efecto, en primer lugar, debo señalar que, si la cuestión de la validez de una disposición de Derecho de la Unión se desprende de forma manifiesta o implícita de la resolución de remisión, los Estados miembros y los interesados pueden decidir presentar observaciones con el fin no solo de que esta cuestión sea debatida entre las partes,[39] sino también de que el autor del acto de la Unión sea parte del procedimiento y pueda formular observaciones a este respecto.[40] Pues bien, la presente petición de decisión prejudicial versa exclusivamente sobre la interpretación de la exclusión establecida en el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 y la cuestión de la validez de esta disposición no se desprende ni manifiesta ni implícitamente de la resolución de remisión, por lo que, por un lado, no ha sido debatida entre las partes[41] y, por otro lado, ni el Parlamento ni el Consejo, que son, sin embargo, los autores de este Reglamento, han participado en el procedimiento ante el Tribunal de Justicia.

90. En segundo lugar, la validez de esta disposición solo es pertinente en lo que atañe al traslado de residuos entre Alemania y Rumanía. Pues bien, como he subrayado en el punto 77 de las presentes conclusiones, Conti pretende obtener una indemnización del perjuicio consistente en el coste del procedimiento de notificación impuesto por las autoridades alemanas. Por tanto, además de que Conti no tiene ningún interés en que el Tribunal de Justicia compruebe la validez del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 y la necesidad de un procedimiento de notificación respecto a los residuos trasladados a Rumanía, tal comprobación carecería de toda utilidad en el marco del litigio principal.[42]

91. En estas circunstancias, pronunciarse de oficio sobre la validez de esta disposición me parece incompatible con la función atribuida al Tribunal de Justicia por el artículo 267 TFUE.

92. Por otro lado, en mi opinión, habida cuenta de la naturaleza, de la sistemática y del hecho de que los particulares no disfrutan, en principio, de derechos y libertades autónomos en virtud del Convenio de Basilea, las disposiciones de este Convenio no pueden servir de fundamento para un control de validez del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006.[43]

39 Naômé, C., *Le renvoi préjudiciel en droit européen — Guide pratique*, 2.ª ed., Larcier, Bruselas, 2010, p. 272.

40 Como ocurrió en el asunto que dio lugar a la sentencia de 6 de octubre de 2015, Schrems (C-362/14, EU:C:2015:650), en que la Comisión, autora del acto, participó en el procedimiento. A este respecto, ha de recordarse la obligación del Tribunal de Justicia de garantizar que los Gobiernos de los Estados miembros y las partes interesadas tengan la posibilidad de presentar observaciones conforme al artículo 23 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, habida cuenta de que, con arreglo a esta disposición, a las partes interesadas solo se les notifican las resoluciones de remisión (véase la sentencia de 14 de abril de 2011, Vlaamse Dierenartsenvereniging y Janssens, C-42/10, C-45/10 y C-57/10, EU:C:2011:253, apartado 44 y jurisprudencia citada).

41 En la vista, esta cuestión se mencionó muy brevemente sin que, sin embargo, las partes procedieran a un intercambio de alegaciones al respecto.

42 En la jurisprudencia, la apreciación de oficio de la validez de una disposición de Derecho de la Unión requiere que revista una utilidad para el órgano jurisdiccional remitente. Así, como señala Caroline Naômé, el Tribunal de Justicia procede en tal sentido cuando la cuestión versa, desde un punto de vista formal, sobre la interpretación de la disposición de Derecho de la Unión, pero resulta que el órgano jurisdiccional remitente se pregunta en realidad sobre la validez de esta disposición (véase Naômé, C., *op. cit.*, p. 272).

43 Véanse las condiciones en las que las disposiciones de un acuerdo internacional del que es parte la Unión pueden ser invocadas en apoyo de un recurso de anulación de un acto de Derecho derivado de la Unión o de una excepción basada en la ilegalidad de tal acto, recordadas en la sentencia de 13 de enero de 2015, Consejo y otros/Vereniging Milieudefensie y Stichting Stop Luchtverontreiniging Utrecht (C-401/12 P a C-403/12 P, EU:C:2015:4), apartado 54.

93. En consecuencia, dado que los residuos trasladados, a bordo del MSC Flaminia, desde Alemania a Rumanía no fueron descargados, la exclusión prevista en el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n.º 1013/2006 sigue aplicándose, de suerte que dicho Reglamento no es aplicable a ese traslado.

IV. Conclusión

94. A la vista de las consideraciones que preceden, propongo al Tribunal de Justicia que responda a la cuestión prejudicial planteada por el Landgericht München I (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Múnich I, Alemania) del modo siguiente:

«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 los residuos procedentes de averías, en forma de chatarra y de agua de extinción contaminada con lodos y residuos de carga, a bordo de un buque, constituyen "residuos generados a bordo de vehículos, trenes, aeronaves y buques" en el sentido de esta disposición.»